平成 25 年度

整備主任者法令研修
（地域教材）

中部運輸局　自動車技術安全部

目　　次

〔最近の通達関係等〕

整備課関係

「使用過程にある前照灯試験機の改造要領」に係る特例改造の取扱いについて
（中運技整第60号、平成25年６月19日）…… 1

ペーパー車検を行った指定自動車整備事業者を取消処分
（中部運輸局プレスリリース、平成25年６月25日）…… 4

ペーパー車検を依頼した自動車分解整備事業者を取消処分
（中部運輸局プレスリリース、平成25年６月25日）…… 5

ペーパー車検を依頼した自動車分解整備事業者を取消処分
（中部運輸局プレスリリース、平成25年７月25日）…… 6

ペーパー車検を依頼した自動車分解整備事業者を取消処分
（中部運輸局プレスリリース、平成25年７月25日）…… 7

ペーパー車検を依頼した自動車分解整備事業者を取消処分
（中部運輸局プレスリリース、平成25年７月25日）…… 8

整備作業中の負傷事故について
（事務連絡、平成24年９月24日）…… 9

「動力式トルク制御レンチの性能基準」及び「動力式トルク制御レンチの型式性能試験に関する規定」の報告について
（中運技整第197号、平成25年１月８日）…… 13

「不正改造車を排除する運動」及び「ディーゼルクリーン・キャンペーン」強化月間（６月）における街頭検査の実施結果
（国土交通省プレスリリース、平成24年８月16日）…… 17

平成24年度「不正改造車を排除する運動」実施結果…… 18

平成24年度「自動車点検整備推進運動」実施結果…… 26

自動車リサイクル法等に違反となる解体行為等への注意喚起について
（平成25年４月10日、一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会）…… 34

検査検定、資格認定等に係る利用者の負担軽減に関する調査結果報告書（抜粋）
（平成23年10月、総務省行政評価局）…… 37

不当景品類及び不当表示防止法についてのお問合せ先…… 38

車検・法定点検時におけるオルタネータへのオイル付着確認について…… 40

技術課関係

「「土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法」
（昭和42年８月２日法律第131号）の適用外ダンプカーのさしわくの取扱いについて」
の廃止について
（中運技技第909号、平成24年11月14日）…… 41

検査場における受検車両に係る事故防止の徹底について
（中運技技第955号、平成24年11月27日）…… 42

自動車用バッテリでの爆発問題に対するその後（2012年４月から2012年９月）の
状況について（平成25年２月８日、一般社団法人 電池工業会）…… 44

「自動車のかじ取り車輪の横すべり量の取扱いについて」の一部改正について
（中運技整第30号、中運技技第129号、平成25年５月16日）…… 49

エアブレーキを装着したトラックにおけるブレーキに関する注意喚起について
（中運技技第336号、平成25年７月１日）…… 51

保安・環境課関係

「ディーゼルクリーン・キャンペーン」の成果をお知らせします。
（国土交通省プレスリリース、平成25年２月）…… 53

超小型モビリティの運輸局長認定について　～全国で初めて～
（関東運輸局プレスリリース、平成25年６月14日）…… 61

DPF（黒煙除去フィルタ）など後処理装置付き車の正しい使用のお願い　…… 63

道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部改正等について
～自動車等のマフラー（消音器）に対する騒音対策の強化等～
（国土交通省プレスリリース、平成20年12月26日）…… 65

管理課関係

回送運行許可を受けた者に対する行政処分等基準の制定について
（中運技管第96号、平成25年２月13日）…… 70

回送運行許可について…… 74

〔自動車検査独立行政法人関係〕

審査事務規程の第59次改正
（プレスリリース、平成24年９月21日）…… 76

審査事務規程の第60次改正
（プレスリリース、平成25年２月27日）…… 77

自動車検査場内における人身事故抑制について（協力依頼）
（自中部第133号、平成24年11月21日）…… 79

不正改造車を排除する取り組みの実施結果（平成24年度）
（プレスリリース、平成25年６月26日）…… 81

〔軽自動車検査協会関係〕

自動車検査中における事故防止について…… 83

〔一般・統計資料関係〕

平成24年度自動車分解整備事業監査結果…… 84

平成24年度自動車分解整備事業の行政処分…… 85

平成24年度中部運輸局管内行政処分事例…… 86

中部管内における指定整備率…… 91

平成24年度街頭検査実施状況（一般街頭及び時間外街頭）…… 92

平成24年度自動車分解整備事業実態調査結果の概要について…… 93

平成24年路上故障の実態調査結果…… 97

〔最近の通達関係等〕

整備課関係

「使用過程にある前照灯試験機の改造要領」に係る特例改造の取り扱いについて

中運技整第60号
平成25年6月19日

中部運輸局自動車技術安全部長 殿　　国自整第59号の2
平成25年6月18日　　自動車局整備課長

標記について、一般社団法人日本自動車機械工具協会から別紙のとおり申し出があり、内容を確認した結果、適当と認められるので、了知の上業務の参考とされたい。

（別　紙）

機工協技第13-401号
平成25年6月12日

国土交通省自動車局整備課長 殿

一般社団法人日本自動車機械工具協会会長

「使用過程にある前照灯試験機の改造要領」に係る特例改造の取り扱いについて

拝啓　時下益々ご清栄のこととお慶び申し上げます。

日頃、当協会の事業運営につきましては、格別なるご指導、ご配慮を賜り厚くお礼申し上げます。

さて、標記につきまして、現在「使用過程にある前照灯試験機の改造要領」（平成24年4月3日付国自整第1号）の通達に基づき、改造を実施しているところですが、今般、自動車の前照灯に使用されているHID及びLED光源（以下「新光源」という。）が市場導入される以前に販売された前照灯試験機（以下「旧タイプ前照灯試験機」という。）について、光度測定に使用されているセンサ・CCDカメラの分光感度特性に関し新光源に対する視感度が十分でないことから、一部の前照灯において正しい光度が測定しにくい（実際の光度より低く測定される）場合があることが確認されました。

これに対応するため、整備事業者で使用されている旧タイプ前照灯試験機について、速やかに改造を行いたく、別紙のとおり特例改造としての取り扱いをご承認賜りますようお願い申し上げます。

敬具

【別紙】

「使用過程にある前照灯試験機の特例改造取扱要領」について

（別　紙）

「使用過程にある前照灯試験機の特例改造取扱要領」について

１．特例改造の取り扱いの主旨及び目的

前照灯試験機の販売事業者より、自動車の前照灯に使用されているHID及びLED光源（以下「新光源」という。）が市場導入される以前に販売された前照灯試験機（以下「旧タイプ前照灯試験機」という。）について、光度測定に使用されているセンサ・CCDカメラの分光感度特性に関し新光源に対する視感度が十分でないことから、一部の前照灯において実際の光度より低く測定される場合があることが確認された旨の連絡がありました。

これに対応するため、整備事業者で使用されている旧タイプ前照灯試験機について、別添の「使用過程にある前照灯試験機の特例改造取扱要領」（改造時の取り扱いを書面による審査とする。）を適用して速やかに改造を実行するとともに、整備事業者の皆様方に自動車の検査に際し正しい光度測定を実施して頂くことを目的としています。

また、本特例改造取扱要領は、平成24年４月３日付け国土交通省通達国自整第１号の「使用過程にある前照灯試験機の改造要領」（以下「改造要領」という。）に準拠したものとなっています。しかしながら、一部の条項について別添の特例改造取扱要領を優先することで速やかに改造手続きを行うとともに整備事業者が改造後の前照灯試験機により自動車の検査に使用できることを前提として作成いたしました。

なお、本特例改造取扱要領については、適用期間を２年間として限定したものとなっております。

２．特例扱いとする内容

1)　適用範囲の限定（特例第３項「適用」参照）

既に技術上の基準に適合した使用過程にある前照灯試験機であり、以下の内容を満足したものに限り適用します。

イ．当該前照灯試験機に使用されているセンサ及びCCDカメラに係る視感度補正が十分でないセンサ方式及び画像処理方式の前照灯試験機であること。

ロ．販売事業者から視感度補正の改良が必要な旧タイプ前照灯試験機の特例改造に係る型式一覧表及び当該型式の改造手順書が提出されていること。

ハ．一般社団法人日本自動車機械工具協会（以下「協会」という。）が改造手順書にしたがって精度確認が行われているものであること。

2)　適用期間の限定（特例第３項「適用」参照）

本特例改造の取り扱い適用期間は、適用日から２年間とします。

3)　改造の実施（特例第６項「改造施行審査の実施」参照）

車検機器点検資格者が改造を実施し、改造後速やかに整備事業者に引き渡すために改造施行審査を改造施行者の担当者が書面により審査し、改造後の良否の判断を行う。

なお、当該担当者は書面審査の結果、適合と判断したものは、速やかに当該書面を協会に提出することとします。また、協会は、提出された書面を再確認し、改造施行審査証明書及び改造済証を作成し改造施行者の担当者へ送付します。

4) 改造後の前照灯試験機に係る使用の可否(特例第７項「改造施行審査結果の通知」参照)

改造後の前照灯試験機について、整備事業者が自動車の検査に直ぐに使用できるように改造施行者の担当者が適合と判断した日から自動車の検査に使用可能とします。

３．特例改造における取り扱いのフロー

特例改造に係る全般的な取り扱いの流れについては、書面審査のフローを参照願います。

４．適用日

特例改造取扱要領は、国土交通省自動車局整備課より通達された日より適用します。

以上

別添 (略)

中部運輸局プレスリリース

平成25年６月25日

ペーパー車検を行った指定自動車整備事業者を取消処分

岐阜県内の指定自動車整備事業者に対し、下記のとおり道路運送車両法の違反行為により指定及び認証の取消などの行政処分を行いました。

今後とも自動車整備事業者に対する指導・監督に努めて参ります。

記

１　取消等年月日

平成25年６月24日

２　事業者の氏名又は名称

有限会社 苅谷（かりや）商会

３　事業場の名称及び所在地

有限会社 苅谷商会（岐阜県各務原市）

４　行政処分の種類

（１）指定自動車整備事業の指定の取消

（２）自動車検査員の解任命令

（３）自動車分解整備事業の認証の取消

５　違反条項

（指定）• 道路運送車両法第94条の５第１項違反（ペーパー車検）

• 道路運送車両法第94条の６第１項違反（指定整備記録簿の虚偽記載）

• 道路運送車両法第94条の３第１項違反（法令の遵守違反）

• 道路運送車両法第94条の５第４項違反（保安基準適合証に不正証明）

（認証）• 道路運送車両法第94条の５違反（ペーパー車検で車検手続）

• 道路運送車両法第91条第１項違反（分解整備記録簿の虚偽記載）

• 道路運送車両法第91条第２項違反（分解整備記録簿未交付）

• 道路運送車両法第91条の３違反（遵守事項違反）

６　違反の概要

点検整備及び検査を全て行わないで保安基準適合証に証明し、継続検査の手続を行う、いわゆるペーパー車検を行った。

中部運輸局プレスリリース

平成25年６月25日

ペーパー車検を依頼した自動車分解整備事業者を取消処分

中部運輸局では、道路運送車両法違反行為に係る行政処分を下記のとおり行います。

記

１　取消年月日

平成25年６月28日

２　事業者の氏名又は名称

株式会社 土屋（つちや）モータース

３　事業場の名称及び所在地

株式会社 土屋モータース（岐阜県各務原市）

４　行政処分の種類

自動車分解整備事業の認証の取消

５　違反条項

- 道路運送車両法第91条の３違反（ペーパー車検の依頼）
- 道路運送車両法第89条違反（標識の掲示なし）
- 道路運送車両法第91条第１項違反（分解整備記録簿の一部記載漏れ）
- 道路運送車両法第91条第２項違反（分解整備記録簿未交付）
- 道路運送車両法第91条第３項違反（分解整備記録簿の保存なし）
- 道路運送車両法第91条の２違反（設備要件不適合）

６　違反の概要

事業者は、指定自動車整備事業者に違反行為（ペーパー車検）の依頼をした。

中部運輸局プレスリリース

平成25年７月25日

ペーパー車検を依頼した自動車分解整備事業者を取消処分

中部運輸局では、道路運送車両法違反行為に係る行政処分を下記のとおり行いました。

記

１　取消年月日

平成25年７月26日

２　事業者の氏名又は名称

株式会社 Square

３　事業場の名称及び所在地

株式会社 Square（岐阜県羽島郡岐南町）

４　行政処分の種類

自動車分解整備事業の認証の取消

５　違反条項

- 道路運送車両法第91条第１項違反（分解整備記録簿未記載）
- 道路運送車両法第91条第２項違反（分解整備記録簿未交付）
- 道路運送車両法第91条第３項違反（分解整備記録簿の保存なし）
- 道路運送車両法第91条の３違反（ペーパー車検の依頼）

６　違反の概要

事業者は、指定自動車整備事業者に違反行為（ペーパー車検）の依頼をした。

中部運輸局プレスリリース

平成25年７月25日

ペーパー車検を依頼した自動車分解整備事業者を取消処分

中部運輸局では、道路運送車両法違反行為に係る行政処分を下記のとおり行いました。

記

１　取消年月日

平成25年７月26日

２　事業者の氏名又は名称

有限会社 船戸興産（ふなとこうさん）ギッピーオフロード

３　事業場の名称及び所在地

有限会社 船戸興産ギッピーオフロード（岐阜県羽島郡笠松町）

４　行政処分の種類

自動車分解整備事業の認証の取消

５　違反条項

- 道路運送車両法第91条の３違反（ペーパー車検の依頼）
  （整備主任者研修未受講）
- 道路運送車両法第91条第１項違反（分解整備記録簿の一部記載漏れ）

６　違反の概要

事業者は、指定自動車整備事業者に違反行為（ペーパー車検）の依頼をした。

中部運輸局プレスリリース

平成25年７月25日

ペーパー車検を依頼した自動車分解整備事業者を取消処分

中部運輸局では、道路運送車両法違反行為に係る行政処分を下記のとおり行いました。

記

１　取消年月日

平成25年７月26日

２　事業者の氏名又は名称

猪野　誠

３　事業場の名称及び所在地

ファーストモーターサイクル（愛知県一宮市）

４　行政処分の種類

自動車分解整備事業の認証の取消

５　違反条項

道路運送車両法第91条の３違反（ペーパー車検の依頼）

６　違反の概要

事業者は、指定自動車整備事業者に違反行為（ペーパー車検）の依頼をした。

整備作業中の負傷事故について

管内各運輸支局首席陸運技術専門官 殿　　事　務　連　絡
平成24年９月24日　　中部運輸局自動車技術安全部整備課長

点検整備作業中の事故防止については、機会あるごとに指導徹底を図ってきたところですが、平成24年９月15日、岐阜県下の自動車整備事業場において、車両後部を持ち上げて整備作業中、誤って逃がし弁に触れたためエアリフトが降下し身体が圧迫され負傷するという事故が発生しました。

事故の概要は別紙のとおりですが、同種事故の再発防止のため、貴支局管内の関係事業者に対し下記事項について指導方願います。

記

１．自動車をリフトアップして作業する場合は、必ず次の安全対策を講じること。

⑴　リフト昇降時は、周辺の安全を確認するとともに大きな声でまわりに注意喚起を行い、リフト付近に人がいる場合は、安全が確認できない限りリフトアップを行わないこと。

⑵　リフトアップ中は、リフトの周辺を注視し安全確認を行うこと。

⑶　作業を行う場合は、車両が安定していることを確認し、十分な作業スペースを確保するとともに、安定した体勢で作業を行うこと。

⑷　不意にリフトが降下しても挟まれないようにリジットラックを噛ませるなど安全対策を施すこと。

２．整備作業員及び営業スタッフに安全教育を含むサービス工場内の作業ルールを徹底し、安全意識の高揚を図ること。

（別　紙）

整備作業中の負傷事故について

１．発生日時　平成24年９月15日㈯　午前12時03分頃

２．発生場所　岐阜県 自動車整備事業場内

３．被 害 者　自動車検査員（男性）

４．被害状況　胸部圧迫に起因する酸素不足によるショック状態

５．事故概要

車検整備中、デフオイルを交換するためエアリフトで車両後部を持ち上げ寝板により車両の下に入り作業を行っていた。

この際、後方に作業スペースがなかったため、車両の下からエアリフトを差し込みエアリフトのアーム部分を倒した状態で使用していた。

デフのドレンコックを緩めようとしたところ、緩める反動で寝板と共に車両後方へ移動し、寝板がエアリフトの逃がし弁を緩める方向に回転させながら挟まったことにより車両が下降し、安全装置は働いたものの身体が挟まれ負傷した。

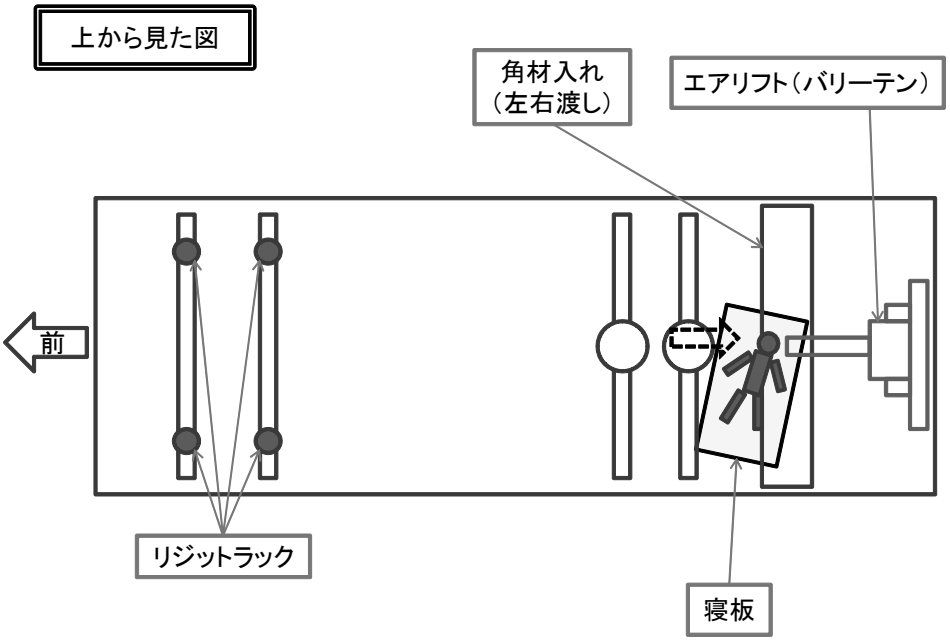
参考：事故発生状況図（イメージ）

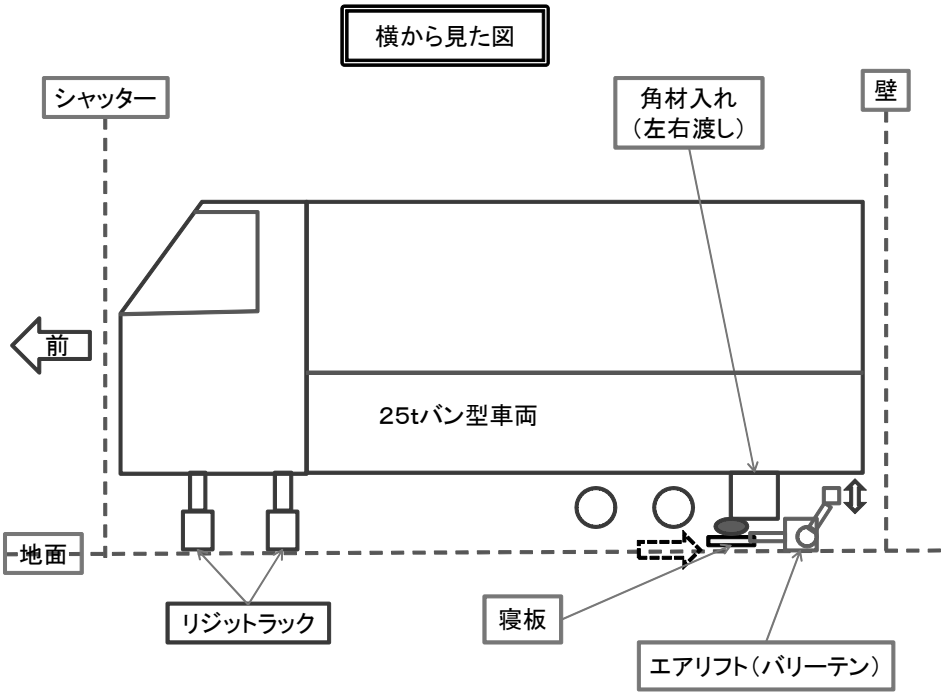
６．原　　因

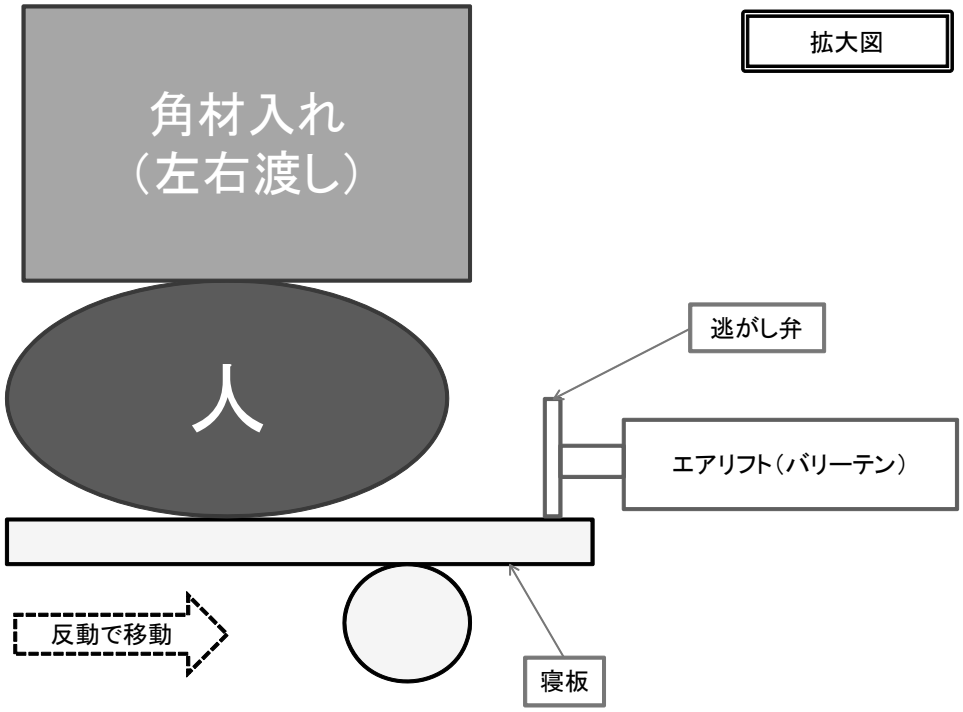
十分な作業スペースが確保されていない状況で、寝板を使用し不安定な状態で作業を行い、その結果、不用意に逃がし弁に触れてしまったことが原因と考えられる。

（参　考）

事故発生状況図（イメージ）






拡大図
角材入れ
（左右渡し）
人
逃がし弁
エアリフト（バリーテン）
反動で移動
寝板

逃がし弁

「動力式トルク制御レンチの性能基準」及び「動力式トルク制御レンチの型式性能試験に関する規定」の報告について

中運技整第197号
平成25年１月８日

中部運輸局自動車技術安全部長 殿

国自整第177号の２
平成24年12月27日
国土交通省自動車局整備課長

大型車のホイール・ボルト折損による車輪脱落事故防止については、機会あるごとに注意を喚起してきたところですが、依然として大型車のホイール・ボルト折損による車輪脱落事故が各地で発生していることから、平成16年12月に「大型車のホイール・ボルト折損による車輪脱落事故に係る調査検討会」の検討結果に基づく事故防止対策について、大型車の使用者及び整備事業者等に周知徹底するとともに、中長期的対策として、一般社団法人日本自動車機械工具協会等にインパクトレンチの改良等を依頼したところです。

この度、一般社団法人日本自動車機械工具協会（以下「協会」という。）より、動力式トルク制御レンチの性能基準及び規定を制定し、平成25年１月１日より、別添のとおり動力式トルク制御レンチの型式性能試験を実施すること及びこれらに基づき協会が実施する型式性能試験に適合した動力式トルク制御レンチについては、トルクレンチと同等以上の性能である旨の報告があり、別紙のとおり大型車の使用者、整備事業者等及び自動車製作者等に通知したので、その旨了知されたい。

別添　（略）

（別　紙）

国自整第177号
平成24年12月27日

関係団体の長 あて（単名各通）

国土交通省自動車局整備課長

「動力式トルク制御レンチの性能基準」及び
「動力式トルク制御レンチの型式性能試験に関する規定」について

大型車のホイール・ボルト折損による車輪脱落事故防止対策については、機会あるごとに注意を喚起してきたところですが、依然として大型車のホイール・ボルト折損による車輪脱落事故が各地で発生していることから、平成16年12月に「大型車のホイール・ボルト折損による車輪脱落事故に係る調査検討会」の検討結果に基づく事故防止対策について、大型車の使用者及び整備事業者等に周知徹底するとともに、中長期的対策として、一般社団法人日本自動車機械工具協会等にインパクトレンチの改良等を依頼したところです。

この度、一般社団法人日本自動車機械工具協会（以下「協会」という。）より、動力式トルク制御レンチの性能基準及び規定を制定し、平成25年１月１日より、別添のとおり動力式トルク制御レンチの型式性能試験を実施すること及びこれらに基づき協会が実施する型式性能試験に適合した動力式トルク制御レンチについては、トルクレンチと同等以上の性能である旨の報告がありましたので、貴会傘下会員に対し周知方お願いします。

なお、別添報告の概要については、別紙をご参照下さい。

（別　紙）

動力式トルク制御レンチの性能基準等に関する概要

１．性能基準の制定

動力式トルク制御レンチ(通称：ナットランナ)の性能基準は、一般社団法人日本自動車機械工具協会(以下、協会という。)技術委員会技術部会内に「インパクトレンチ検討ＷＧ」を設置して、ISO5393(ねじ付き締結具の回転バイト－性能試験方法)等を参考にして検討を行い作成したものです。

また、当協会では、動力式トルク制御レンチに関する以下の基準及び規程を制定し、これらに基づき型式性能試験を実施します。

①動力式トルク制御レンチの性能基準

②動力式トルク制御レンチの型式性能試験に関する規程

２．性能基準の概要

⑴　性能基準の対象は、車両のホイールナット等を規定トルクで締め付けるときに使用する動力式トルク制御レンチであり、動力源は、エア式、電動式及びその他の動力式制御レンチを対象とします。

⑵　性能基準の内容は、外観、耐久性、作動、構造及び機能等について、使用上問題がないかどうか、また、機能等の取り扱いが容易であり、誤った操作をしたときは安全装置等が作動することなどを確認します。

⑶　性能精度は、動力式トルク制御レンチでハイトルクレートジョイント(スチール製ホイール相当)及びロートルクレートジョイント(アルミ製ホイール相当)の各ジョイントを25回締め付けて得られた測定値の平均値から統計的算術により求めた「ばらつき(%)」が10%以内、及び各ジョイントの平均値の差が締付トルク設定値に対して10%以内であることを定めました。

３．型式性能試験の概要

当協会は、性能基準等に基づき型式性能試験を行い、これに合格した動力式トルク制御レンチの型式には「型式性能試験番号」を付与します。

また、合格した型式の動力式トルク制御レンチの筐体には、性能基準を満足していることの証として「型式性能試験番号標」を貼付します。

４．動力式トルク制御レンチの性能維持

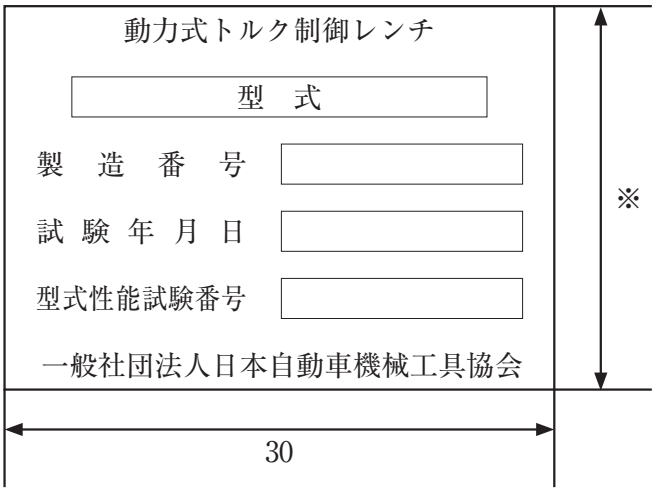
型式性能試験番号標が貼付された動力式トルク制御レンチの性能維持については、製作者等が購入先(ユーザ)を管理し、定期的な動力式トルク制御レンチの点検整備等を行う仕組みとなっています。

また、製作メーカー側で実施する性能試験用検査装置の精度維持については、当協会で１回／年の校正を実施することで精度を確保します。

５．トルクレンチと同等の取り扱い

型式性能試験番号標が貼付された動力式トルク制御レンチについては、トルクレンチと同等以上の性能であり、この動力式トルク制御レンチで締め付けた車両のホイールナット等は、トルクレンチでの最終的な確認は不要として取り扱いができます。

動力式トルク制御レンチの型式性能試験番号標



備考

１．型式性能試験番号標は、金属製(地色は黒)とし、図示の例による。

２．型式性能試験番号標に示す寸法の単位はミリメートルとする。

３．※印の寸法については、特に規定しないものとする。

４．動力式トルク制御レンチの形状等により、型式性能試験番号標の貼付が困難なときは、あらかじめ協会の承認を受けて寸法及び材質を変更できるものとする。

国土交通省プレスリリース

平成24年８月16日

「不正改造車を排除する運動」及び「ディーゼルクリーン・キャンペーン」強化月間（６月）における街頭検査の実施結果
～不正改造車 211 台に整備命令を発令～

国土交通省は、６月を「不正改造車を排除する運動」及び「ディーゼルクリーン・キャンペーン」の強化月間としています。

この期間中に警察庁、自動車検査独立行政法人、軽自動車検査協会等の協力を得て、不正改造車の摘発と自動車ユーザーへの啓発に重点を置いた街頭検査を全国で172回（昨年比－20回）、18,720台（昨年比＋615台）に対して行いました。

その結果、約 7.4％の 1,379 台（昨年比－154 台）に保安基準不適合箇所などがあったことから自動車ユーザーに対し改善の指導を行いました。

近接排気騒音測定

このうち、窓ガラスへの着色フィルムの貼付、灯光色違いの灯火器の取付けなどの不正な改造を行っていた車両は310台（昨年比－89台）あり、その場で改善措置を講じた車両以外の211台（昨年比－60台）に整備命令書を交付し、必要な整備を命じました。

整備命令書を交付した211台の主な不正改造内容は、以のとおりです。

○不適切な灯火器　　：68件
○基準不適合マフラーの装着：33件
○着色フィルム等の貼付　　：32件

深夜街頭検査実況状況

また、硫黄分濃度分析器による燃料に関する検査については246台（昨年比－16台）実施（特に中部・中国・四国地区（昨年は、中部・近畿・九州地区）においては、当該検査を重点項目として129台実施）しました。

このうち、不正軽油（規格外の軽油）の使用が判明した１台（昨年比－２台）について適正な燃料を使用するよう警告をしました。

国土交通省では今後とも関係機関と協力し、不正改造車及び不正軽油の排除を積極的に推進してまいります。

平成 24 年度「不正改造車を排除する運動」実施結果

協議会　平成25年２月

① ポスター・チラシ等による広報

- ポスター　約11万枚
- チラシ　約27万枚

各傘下会員事務所、会員工場、会員営業所等で掲示。

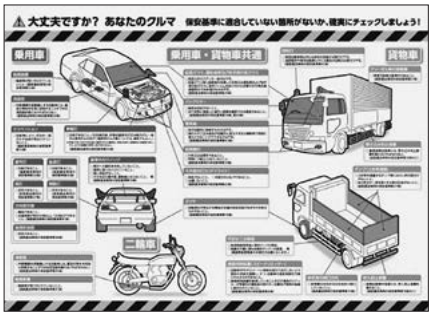
（ポスター）

（チラシ表面）

② マスメディアを活用した広報（ウェブ）

広く一般のユーザーに対し、不正改造の排除と防止を周知。

- オンラインメディアパブリシティ等掲載
  clicccar、web R25、yahoo!企業トレンド
  計68記事



（チラシ中面）

③ 会報、HPによる広報

各団体の会報やHPにより、不正改造の排除と防止を周知。

- 会報掲載　15団体
- HP掲載　17団体

④ その他、独自の取り組み

- 不正改造車排除マニュアル　約9万部

各傘下会員事務所､会員工場等へ配布し、不正改造の防止を指導。

- 自主点検票の配布、自主点検の実施
- 街頭検査への協力
- ラジオ等による広報
- 安全講習会、不正改造車排除に関する講習会等の実施
- 傘下会員所有の車両や入庫車両等について不正改造をチェック 等々

（不正改造車排除マニュアル）

平成 24 年度「不正改造車を排除する運動」実施結果

国土交通省　平成25年２月

① ポスター・チラシ等による広報

- ポスター　約2.1万枚
- チラシ　約28万枚

地方運輸局・支局、公共施設、関係機関等で配布、掲示。

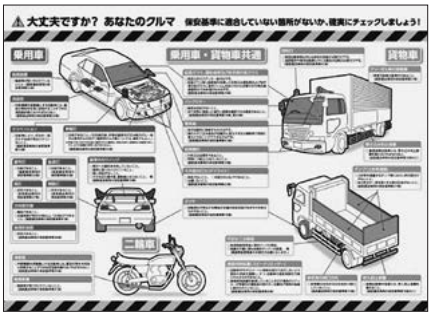
（ポスター）

（チラシ表面）

② マスメディア等による広報（新聞、広報誌、テレビ、ラジオ等）

マスメディア等を通じて、広く一般のユーザーに対し、不正改造車の排除及び不正改造の防止を周知。

- 地方新聞　57紙
- 広報誌　101誌
- 地方テレビ局　61回放送
- 地方ラジオ局　614回放送
- ウェブ　27サイト



（チラシ中面）

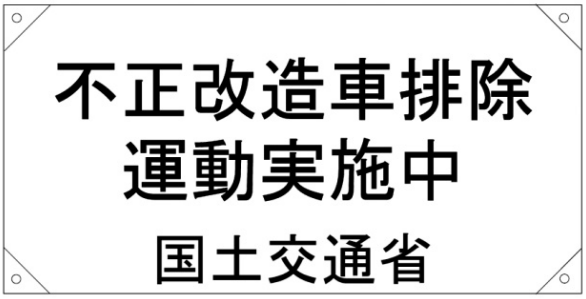
③ 会議、研修、講習、出前講座等の開催

全国の地方運輸局で
計284回開催、計24,715人が参加。

④ バス横断幕掲示による広報

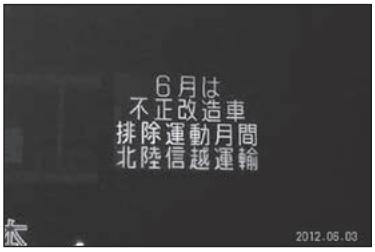
全国のバス事業者の協力のもと、バス前面に横断幕を掲示することより広報。

全国の263事業者にて実施



⑤ 電光掲示板等を活用した広報活動

【北陸信越】



• 各県主要国道電光掲示板

【東北】

• 福島県自動車会議所電光掲示板
• バスロケーションシステム表示器

【中部】

• 常滑競艇場　• 蒲郡競艇場
• 津競艇場　• 三国競艇場
• 浜名湖競艇場　• ボートピア名古屋
• 清水エスパルスアウトソーシングスタジアム
• ジュビロ磐田ヤマハスタジアム
• 岐阜県自動車会議所

【中国】

• Mazda zoom-zoom スタジアム
オーロラビジョン

【九州】

• 唐津競艇場　• 長崎河川国道事務所

【近畿】

• 京都競馬場　• びわこ競艇場
• 住之江競艇場　• 大阪府警
• 軽自動車検査協会滋賀事務所
• 守山陸上競技場(JFL)
• 道路電光掲示板
• 京都パープルサンガ西京極スタジアム

【沖縄】

• 沖縄総合事務局入口

⑥ 不正改造車の取り締まり街頭検査の実施

警察、検査法人、軽検協等の関係機関・各団体の協力のもと、街頭検査を実施し、不正改造車を排除。

172回・18,720台に対して街頭検査を実施。うち211台に整備命令を発令。

主な不正改造内容

不適切な灯火器	68件
回転部分のはみ出し	57件
基準不適合マフラーの装着	33件
着色フィルム等の貼付	32件

不正改造車相談窓口、通報窓口（不正改造110番）の設置

地方運輸支局等に設置。不正改造通報のあった車両の使用者に対して警告ハガキを送付。

- 相談件数　3,336件
- 通報件数　464件
- 警告ハガキ　391件

⑦ 地方運輸局の取組状況総括表

	マスメディア等の広報	説明会等		査察・指導				不正改造110番		
		回　数	参加人数	立入検査	うち指導	整備工場監査	うち不改関係処分	情報提供	うち追跡可	相　談
北海道	24	27	1,610	13	5	219	0	63	60	246
東　北	92	18	1,678	27	14	262	0	45	30	734
北陸信越	55	33	2,686	1	0	157	2	38	32	164
関　東	17	87	9,527	44	20	403	0	125	103	995
中　部	36	15	1,620	34	0	143	0	68	64	119
近　畿	296	46	3,930	12	0	532	0	55	35	168
中　国	13	28	2,079	14	0	182	0	16	11	364
四　国	69	19	1,321	2	2	129	1	5	0	64
九　州	250	7	139	4	3	261	1	10	8	467
沖　縄	8	4	125	0	0	49	0	39	31	15
全　国	860	284	24,715	151	44	2,337	4	464	374	3,336

イベント・窓口・講習等でのアンケート調査結果

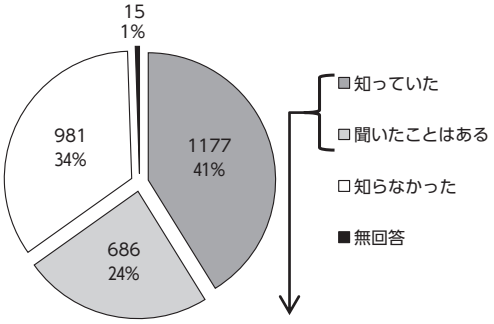
① 標本構成

対象者	標本数	男女別			年齢別							
		男性	女性	無回答	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代～	無回答
一般ユーザー	2859	2102	724	33	708	683	611	387	219	168	47	35
点検整備関係者（自動車学校等）	5271	4696	473	102	1404	1404	859	987	704	250	55	90

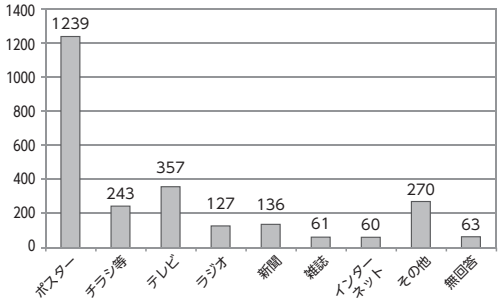
② アンケート結果

一般ユーザー

問１．「不正改造車を排除する運動」の認知度

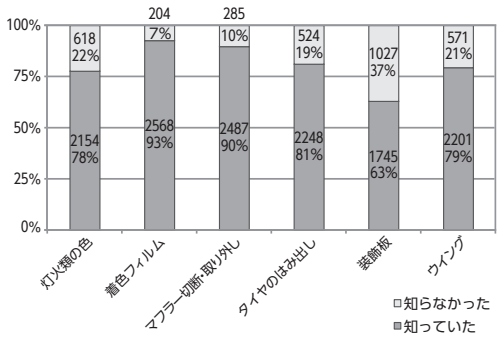


問1−1.「不正改造車を排除する運動」を知ったきっかけ(複数回答)



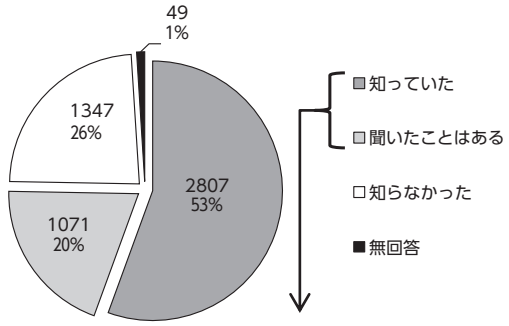
問２．不正改造箇所の認知度

	灯火類の色	着色フィルム	ﾏﾌﾗｰ切断取り外し	タイヤのはみ出し	装飾板	ウイング
知っていた	2154	2568	2487	2248	1745	2201
知らなかった	618	204	285	524	1027	571

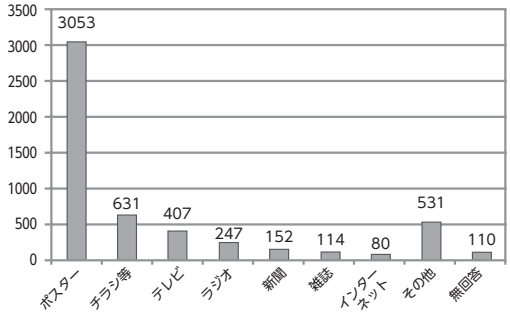


点検整備関係者等

問１．「不正改造車を排除する運動」の認知度

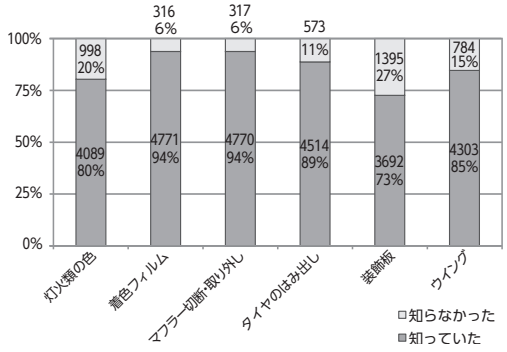


問1−1.「不正改造車を排除する運動」を知ったきっかけ(複数回答)



問２．不正改造箇所の認知度

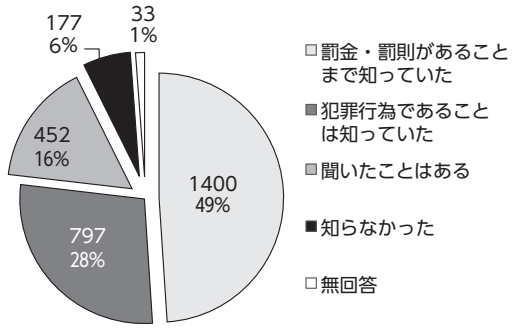
	灯火類の色	着色フィルム	ﾏﾌﾗｰ切断取り外し	タイヤのはみ出し	装飾板	ウイング
知っていた	4089	4771	4770	4514	3692	4303
知らなかった	998	316	317	573	1395	784



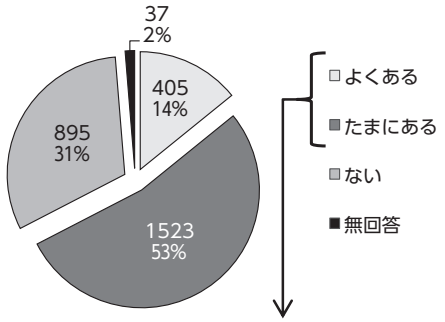
② アンケート結果(つづき)

一般ユーザー

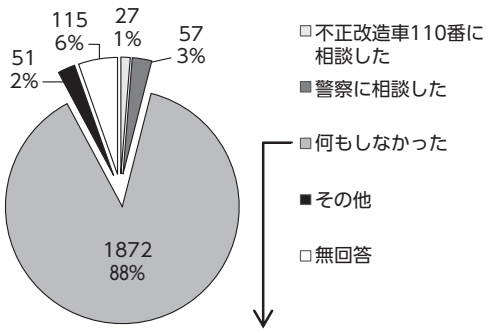
問３．不正改造が犯罪行為であることの認知



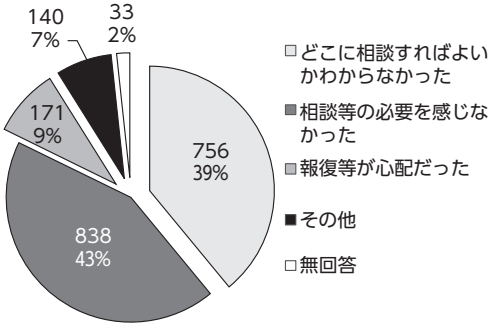
問４．不正改造車で危険等を感じたことがあるか



問４－１．どのような行動をとったか(複数回答)

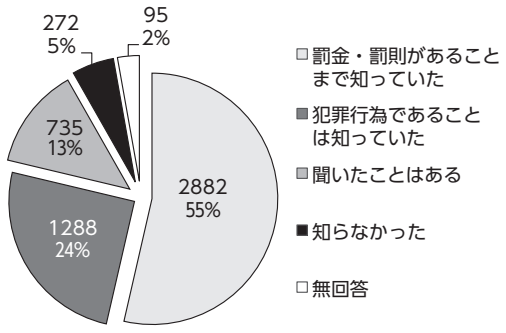


問４－２．何もしなかった理由

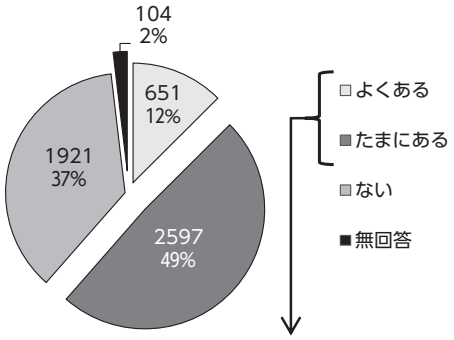


点検整備関係者等

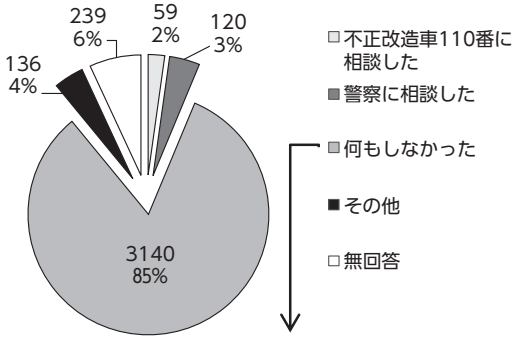
問３．不正改造が犯罪行為であることの認知



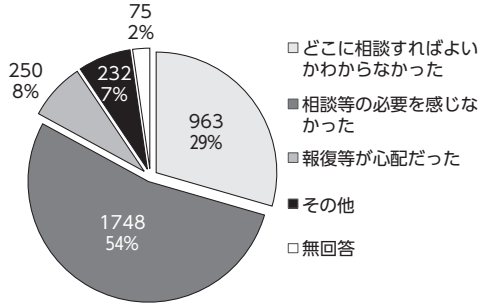
問４．不正改造車で危険等を感じたことがあるか



問４－１．どのような行動をとったか(複数回答)

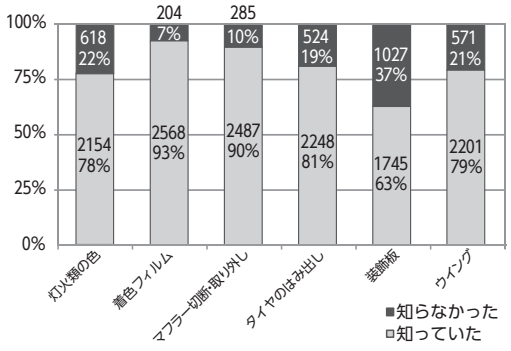


問４－２．何もしなかった理由

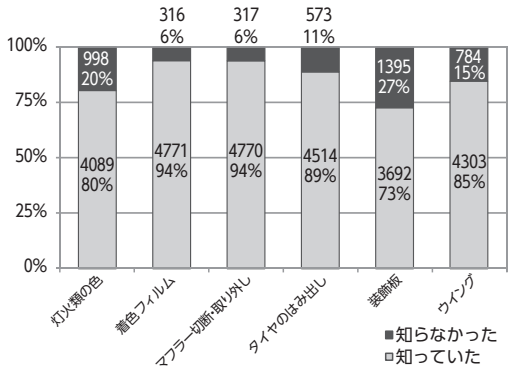


③ 不正改造箇所の認知度（アンケート結果より抽出）

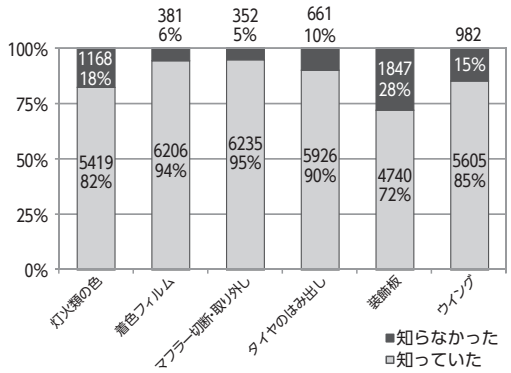
一般ユーザー



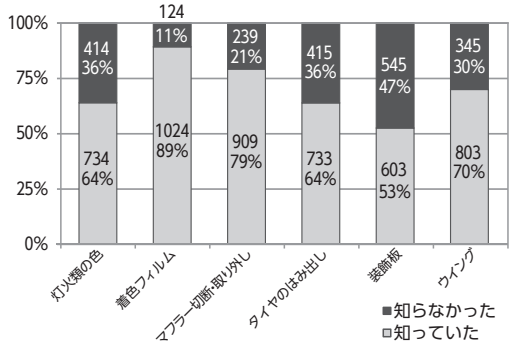
点検整備関係者等



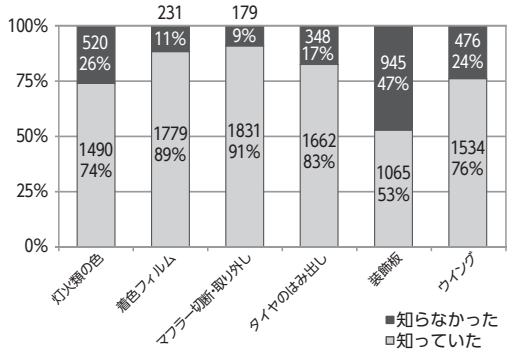
男　性



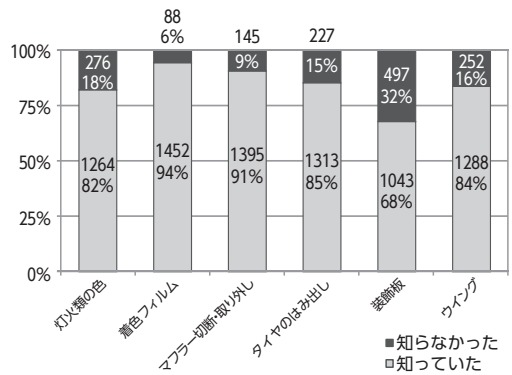
女　性



10代

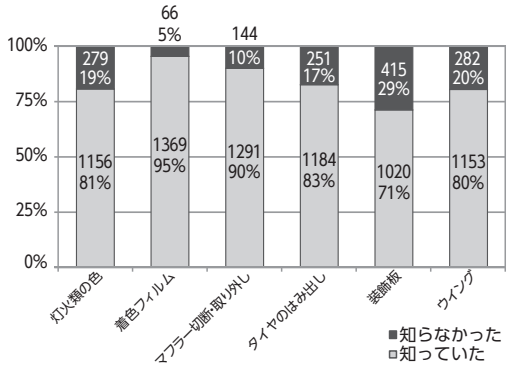


20代

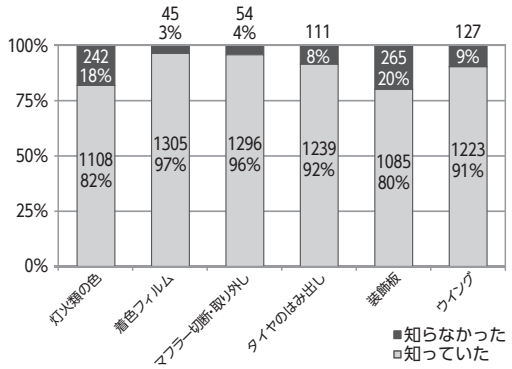


③ 不正改造箇所の認知度（アンケート結果より抽出）（つづき）

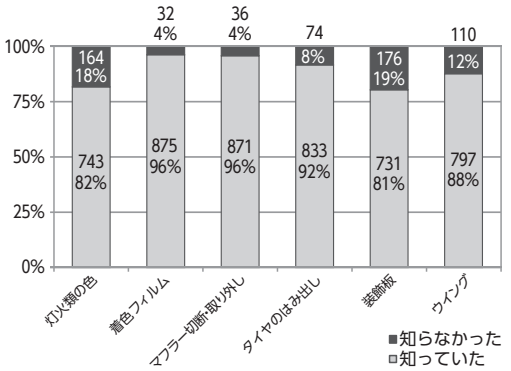
30代



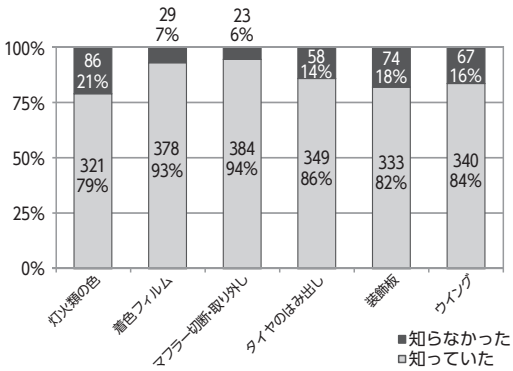
40代



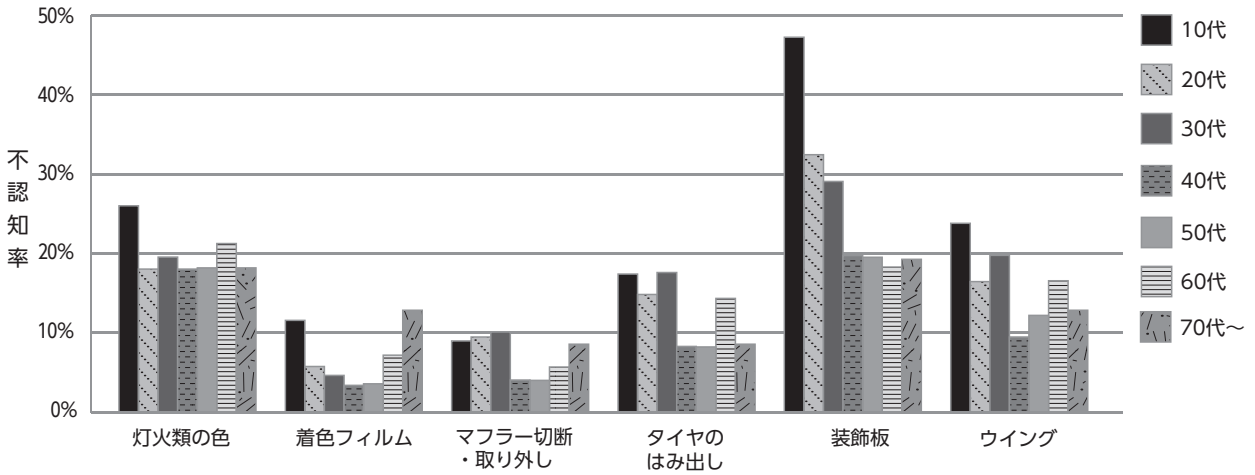
50代



60代



年代別不正改造についての認知度調査



平成 24 年度「自動車点検整備推進運動」実施結果

国土交通省　平成25年３月

① ポスター、チラシ、小冊子による広報

ポスター・チラシ	チラシ			小冊子
一般ユーザー用	大型車ユーザー用	自動車運送事業者の運行管理者及び運転者用	トラック協会用	一般ユーザー用
• 地方運輸局及び支局	• 地方運輸局及び支局 • ㈳日本砕石協会 • ㈳全国産業廃棄物連合会 • ㈳全国クレーン建設業協会 • ㈳日本機械土工協会 • 全日本建設交通一般労働組合	• 自動車事故対策機構	• 全日本トラック協会	• 地方運輸局及び支局
ポスター：１万８千枚 チ ラ シ：27万４千枚	18万７千枚	―	―	6万4千部
• 地方イベント等で配布、各団体参加会員へ配布　等				
ポスター：８万３千枚 チ ラ シ：41万枚	26万２千枚	34万４千枚	5万5千枚	１万部

② バスへの横断幕による広報掲示(208事業者)

③ 中央イベントによる広報

- 強化月間に先立ち、運動をより効果的に行うための施策として、プレ･プロモーションを実施。
  雑誌「Walker シリーズ（角川マガジンズ）」におけるキャンペーン告知（9誌）
  啓発メインターゲットである一般女性ユーザーに対する自動車点検クイズを実施
  Web「Walker plus（角川マガジンズ）」における自動車点検クイズ結果の記事掲載
  自動車点検クイズを基にした調査結果のネットPR活動
  （ネットメディア50社に対しリリース配信）
- タレントを活用した強化月間キックオフイベント
  （2012年９月６日 新宿ステーションスクエア）

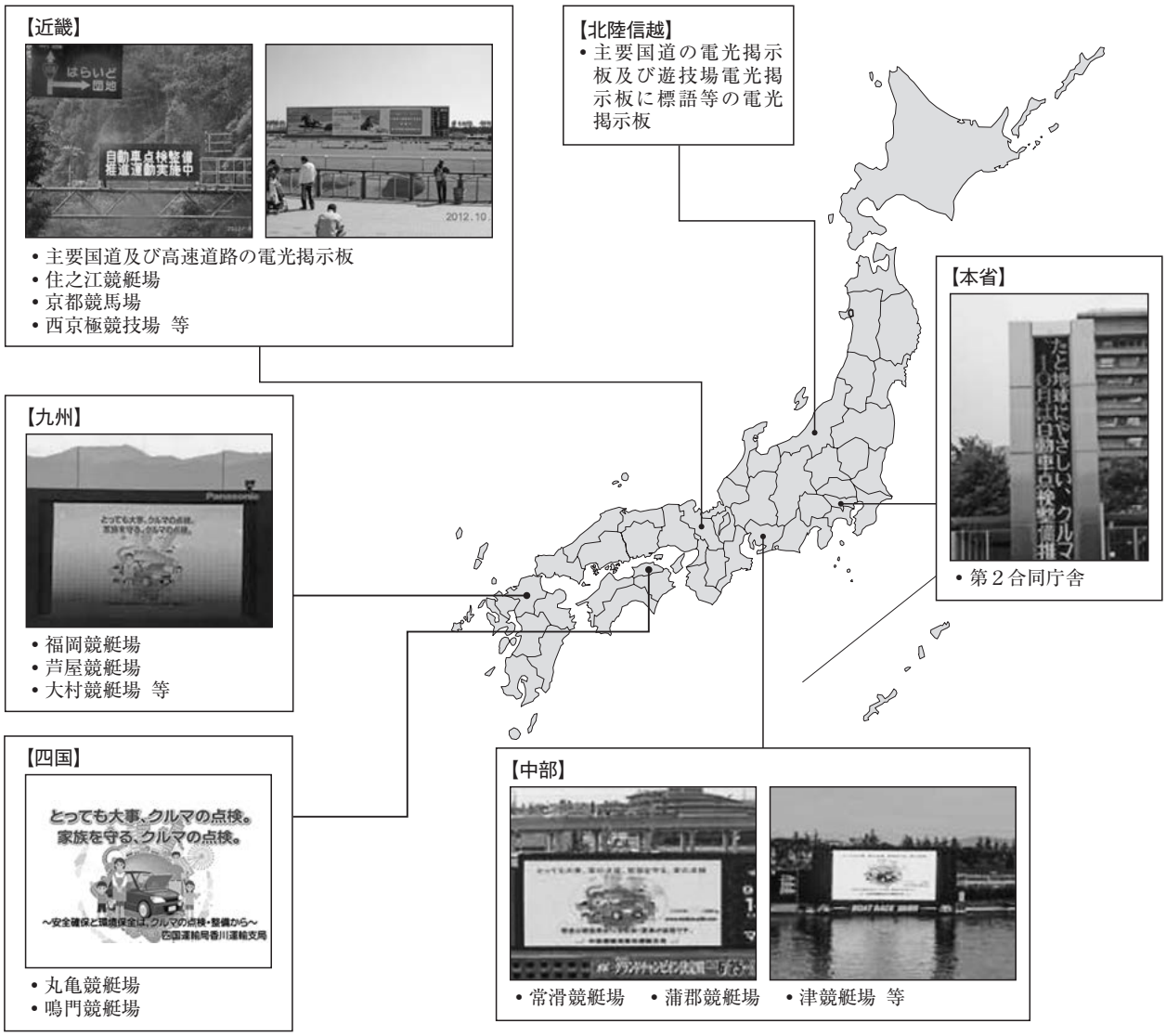
報　　道
テレビ：５社　新聞：７紙　専門誌：５紙　雑誌：８　WEB：70

④ 広報による地方支援活動

地方開催イベントにおける集客拡大を目的に、強化月間中に下記のとおりＰＲ活動を実施した。

① BS日テレTVCM 30秒　９/１－９/13
② キャンペーンラジオCM＋パブリシティ
（JFN38局ネット　９/１－９/28 平日11：00ーディア・フレンズ）
③ 雑誌「Highway Walker 10/20配布号」（角川マガジンズ）におけるイベント告知等
④ 携帯「ザ・ニュース」の掲載

⑤ 電光掲示板等を活用した広報活動



⑥ 地方運輸局の取組状況総括表

地方イベント等の催し物		整備相談窓口の開設		前検査受検者等への啓発	研修・講習等による啓発		出前講座等による啓発		マスコミ等による広報	
回数	来場者	回数	来場者	啓発人数	回数	受講者	回数	受講者	地方自治体	その他掲載数
145	178,795	98	797	31,402	897	120,198	31	2,293	495	86

⑦ その他（地方運輸局の主な取組み）

- 横断幕、垂直幕及びのぼり旗等を街頭検査の際、又は庁舎等に掲示。
- テレビ・ラジオ等を通じて広報。駅前等でのチラシ配布。
- 職員のワッペンの着用、職員へのアンケート実施、内部メールでの啓発 等

⑧ 公用車の定期点検整備の励行

	調査台数	定期点検整備実施台数	実施率（%）
地方公共団体	34,657	21,059	60.8

公用車は連絡用車両（いわゆる３、５、７ナンバーのセダン又はステーションワゴンタイプ）を対象。
地方公共団体は、全ての都道府県及び市町村を対象。
ただし、平成 23 年３月 11 日に発生した東日本大震災の影響に配慮し、岩手県、宮城県及び福島県は除く。
関東運輸局及び近畿運輸局管内については、昨年、独自に管内全ての公共団体について調査を実施しているため、定期点検整備未実施があった公共団体を対象に再調査を実施。

⑨ 事業用自動車の定期点検整備実施状況調査

事業用自動車について、前検査で受検した事業用自動車を中心に定期点検整備の実施状況について調査することとし、定期点検整備の実施状況を調査した。

	調査事業者数	調査車両数	３月点検		12 月点検	
			実施回数	実施率（%）	実施回数	実施率（%）
トラック	77	340	654	64.2	254	74.9
バス	24	104	300	96.2	94	90.4
ハイ・タク	23	103	262	84.8	99	96.1

⑩ エンジンオイル等の点検整備の推進

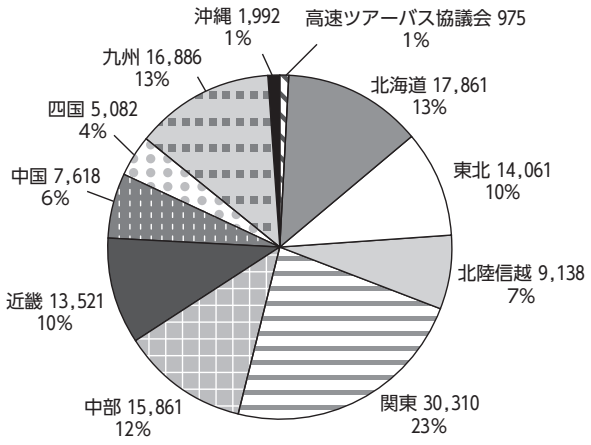
エンジンオイルの劣化による車両火災事故やバッテリの爆発事故を防止するため、様々な機会を通じて自動車ユーザーに適切な点検・整備励行を呼びかけた。

国土交通省
Press Release
エンジンオイルの劣化による車両火災防止に向けた対策について
～エンジンオイルは一定の期間又は一定の走行距離ごとに交換が必要です～

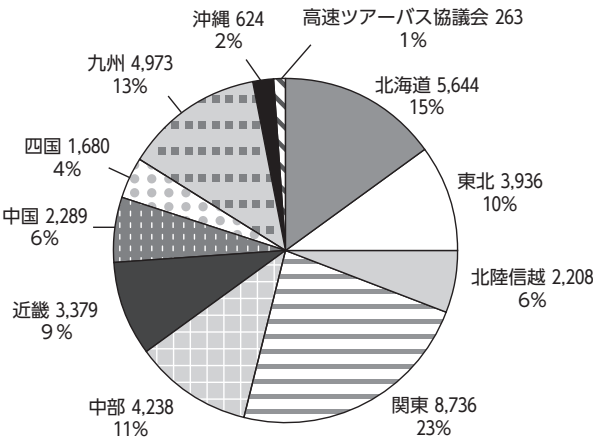
○ 自動車点検整備推進運動における重点点検結果(概要)

- バス事業者(今年度は高速ツアーバス連絡協議会含む)及びトラック事業者5,815社に重点点検の実施を依頼
- そのうち3,334社から重点箇所の点検結果報告
- 事業者保有車両数164,841台
- 重点点検該当車両数：3月点検133,305台、うち、12月点検37,610台

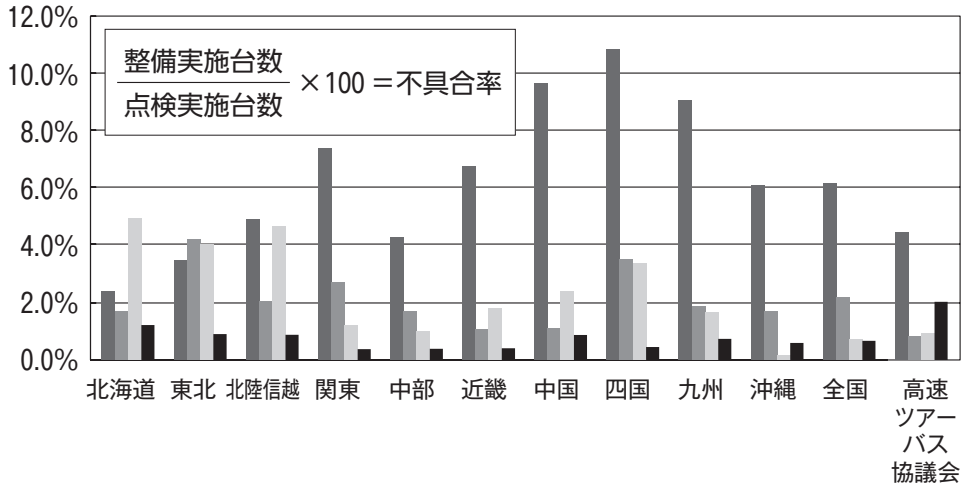
3月点検実施台数



12月点検実施台数



重点点検項目別不具合率



	北海道	東北	北陸信越	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	全国	高速ツアーバス協議会
■ホイール・タイヤの状態(3月点検) 整備実施台数8,267台	2.4%	3.5%	4.9%	7.5%	4.3%	6.8%	9.8%	11.0%	9.2%	6.2%	6.2%	4.5%
■ホイール・ナット、ボルトの緩み(3月点検) 整備実施台数2,934台	1.7%	4.1%	2.1%	2.7%	1.7%	1.1%	1.1%	3.5%	1.9%	1.7%	2.2%	0.8%
■ホイール・ナット、ボルトの損傷(12月点検) 整備実施台数960台	5.0%	4.0%	4.7%	1.2%	1.0%	1.8%	2.4%	3.4%	1.7%	0.2%	0.7%	0.9%
■燃料漏れ(3月点検) 整備実施台数911台	1.2%	0.9%	0.9%	0.4%	0.4%	0.4%	0.9%	0.5%	0.7%	0.6%	0.7%	2.1%

○ 自動車点検整備推進運動におけるアンケート結果（概要）

- 地方運輸局・支局等及び地方自動車整備振興会においてアンケートを実施
- 平成24年９月から10月の期間で実施し、得られたサンプル数は全国で18,027件

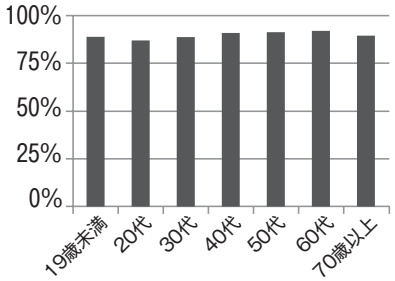
■ 標本構成

	19歳以下	20代	30代	40代	50代	60代	70歳以上	無回答	合計
男性	792	915	1,738	1,966	1,552	1,546	913	83	9,506
女性	105	700	2,347	1,592	1,136	1,339	423	60	7,703
無回答	2	10	14	16	18	34	35	685	818
合計	899	1,625	4,099	3,575	2,706	2,919	1,371	833	18,027

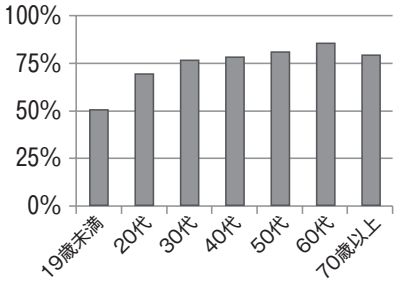
	北海道	東北	北陸信越	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
男性	264	921	1,313	2,153	413	2,374	1,035	117	889	27	9,506
女性	211	960	1,147	1,727	399	1,114	929	94	1,103	19	7,703
無回答	4	96	90	267	42	92	113	17	97	0	818
合計	479	1,977	2,550	4,147	854	3,580	2,077	228	2,089	46	18,027

１．自動車の適正な状態の保持が法律によって義務付けられていることを知っていたか。

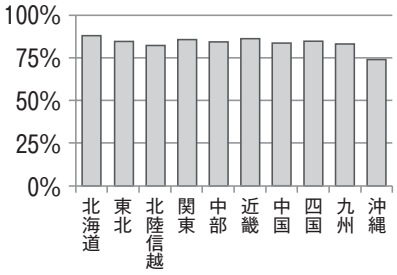
設問１に対する正答率（男性編）



設問１に対する正答率（女性編）

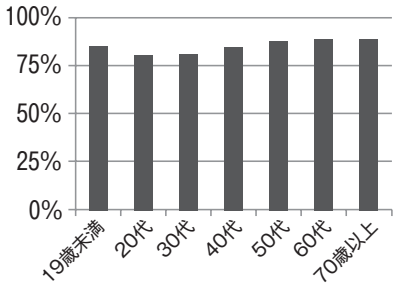


設問１に対する正答率（地域別）

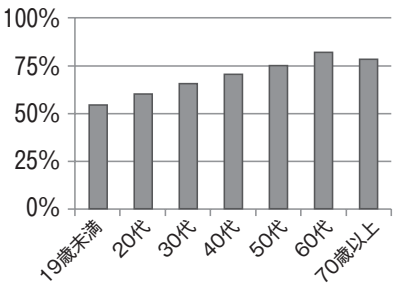


２．「日常点検整備」と「定期点検整備」の実施が義務付けられていることを知っていたか。

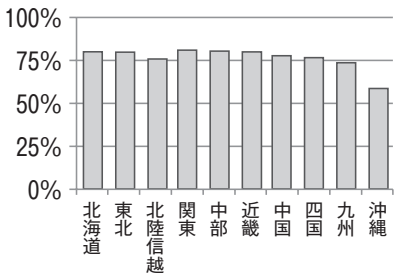
設問２に対する正答率（男性編）



設問２に対する正答率（女性編）

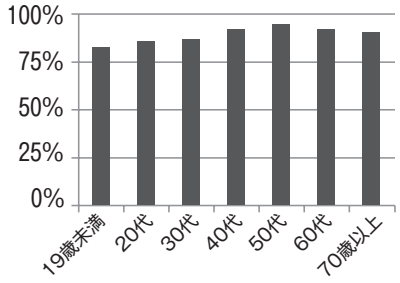


設問２に対する正答率（地域別）

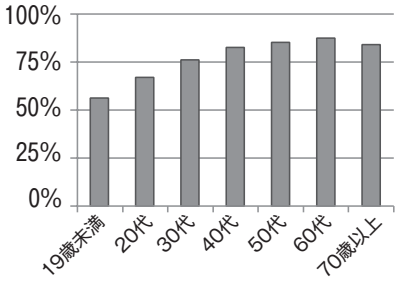


3．「定期点検整備」と「車検」は異なるものであることを知っていたか。

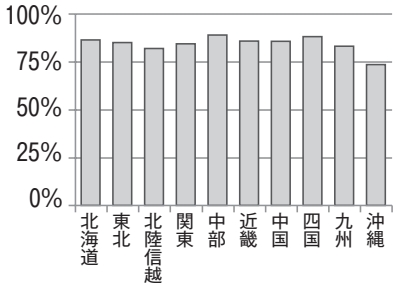
設問３に対する正答率
（男性編）



設問３に対する正答率
（女性編）

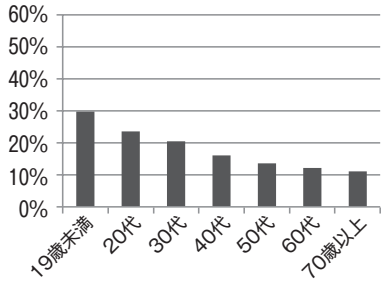


設問３に対する正答率
（地域別）

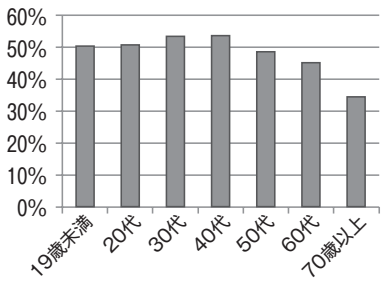


4．日常点検を「全くしない」と回答した割合及びその理由

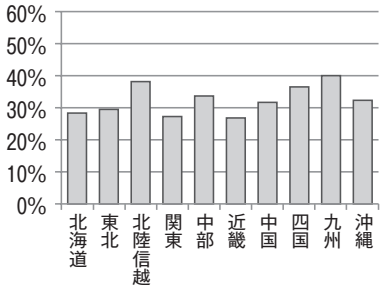
（男性編）



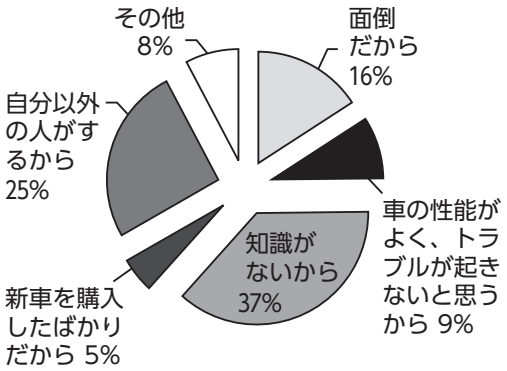
（女性編）



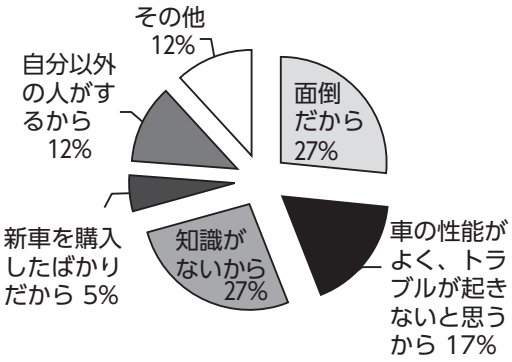
（地域別）



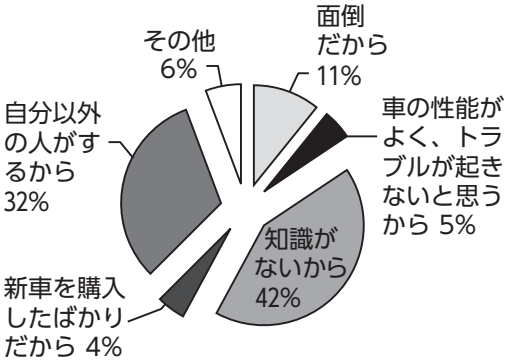
理由（全体）



理由（男性編）

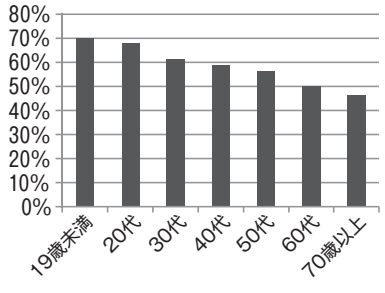


理由（女性編）

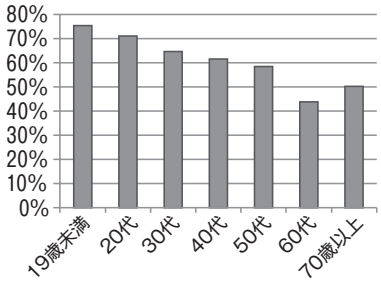


5．定期点検を「必ず実施したとはいえない」と回答した割合及びその理由

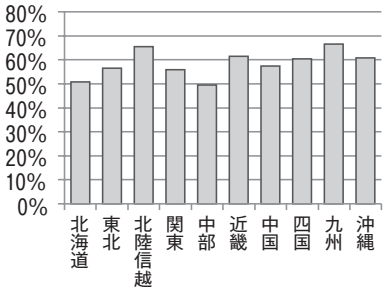
（男性編）



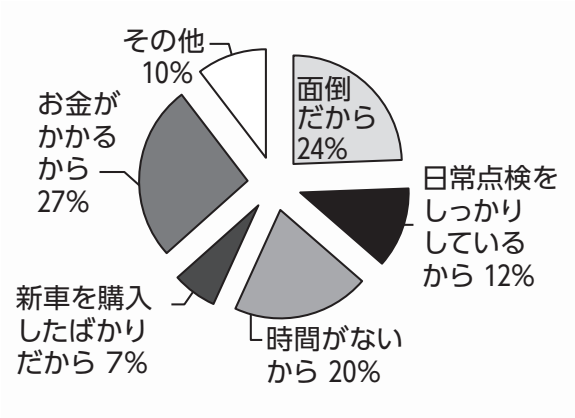
（女性編）



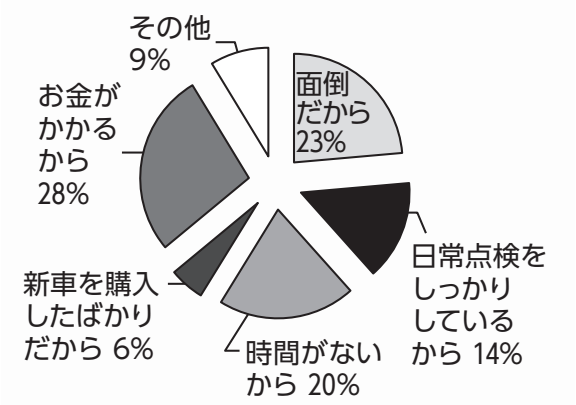
（地域別）



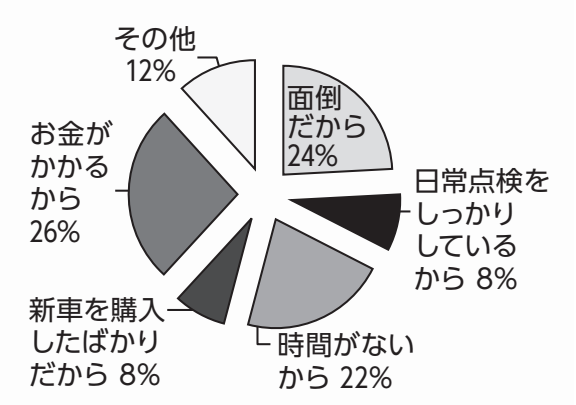
理由（全体）



理由（男性編）

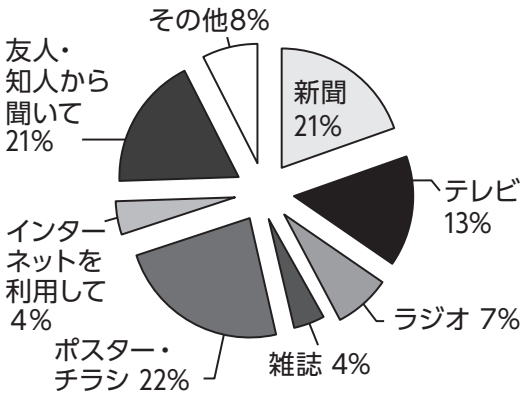


理由（女性編）



6．「自動車点検整備推進運動」の認知経路

「自動車点検整備推進運動」を何で知ったか



自動車リサイクル法等に違反となる解体行為等への注意喚起について

各 自動車整備振興会専務理事 殿

日整連第25－22号
平成25年４月10日

一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会

時下、ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

さて、一部の自動車リサイクル法関連業者等（一部整備事業者を含む）において、許可のない部品取り、取り外しエアバックの転売、バッテリー等の未回収解体及びフロン類の未回収等の自動車リサイクル法等違反となる事例が見受けられたことから、環境省及び経済産業省では、別添のとおり注意喚起を促すチラシを作成し、日整連を含む関連団体に周知依頼がありましたので、お知らせ致します。

つきましては、貴会におかれましては、添付しましたチラシデータをご活用頂き、解体業の許可のない部品取り等は法違反であることを会報等により会員事業者へ周知頂くとともに、「解体業の許可取得マニュアル」（平成16年６月作成）を下記のとおり振興会事務局向け情報に掲載しましたので、必要に応じてご活用下さいますようお願い致します。

なお、当該チラシにつきましては、下記の環境省ホームページにおいても掲載されております。

また、本件につきましては、JASPA NEWS５月号に掲載する予定でおりますことを申し添えます。

記

１．チラシデータ掲載先

【環境省ホームページ】

http://www.env.go.jp/recycle/car/material2.html

２．解体業の許可取得マニュアル掲載先

「振興会事務局向け情報」→「資料のダウンロード」→「事業部」→「08 各種マニュアル類」

【ファイル名：11 解体業の許可取得マニュアル】

以上

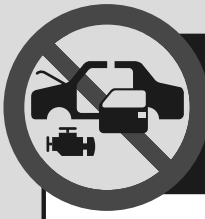
〈本件の問い合わせ：日整連 事業部 與戸、岡部〉

（別　添）

NO!
1年以下の懲役または
50万円以下の罰金が科されます。
許可のない部品取り
取り外しエアバッグの転売
¥
$
バッテリー等の未回収解体
フロン類の未回収
CFC
HFC
自動車リサイクル法から外れた解体行為は違反です。
環境省
Ministry of the Environment
経済産業省
Ministry of Economy, Trade and Industry

自動車リサイクル法に違反した場合、
1年以下の懲役 または
50万円以下の罰金 が科されます。

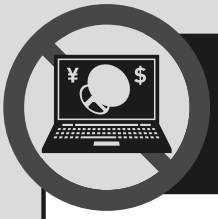
さらに、無許可営業の場合、廃棄物処理法にも違反し、5年以下の懲役または1,000万円以下（法人の場合は3億円以下）の罰金 が科されます。



違反 1
許可のない部品取り

解体業の許可を受けてください。

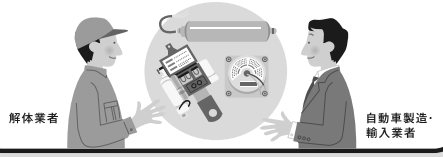
使用済自動車から自動車部品を取り外すことや、ハーフカット・ノーズカットなどを行うことは、解体行為です。自動車リサイクル法の解体業の許可を受けずにこのような行為を行うことは、無許可営業として違反になります。自治体（都道府県知事または保健所設置市長）から許可を受けてください。

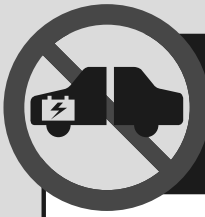


違反 2
取り外しエアバッグの転売

メーカー等に引き渡してください。

解体業者は、使用済自動車のエアバッグを取り外してメーカー等に引き渡すことが義務付けられているため、これを転売することは禁止されています。ただし、メーカー等から委託を受けた場合は、取り外さずに車上作動処理を行うことが可能です。





違反 3
バッテリー等の未回収解体

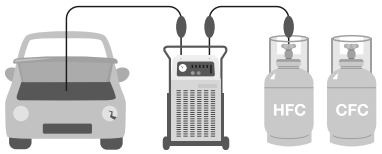
バッテリー等は回収してください。

有用な部品のみを取り外した使用済自動車を他の業者に引き渡すことは、解体業の再資源化義務違反となります。部品取りを行う際は、必ずバッテリー、タイヤ、廃油・廃液、バスなどの室内照明用の蛍光灯を回収することにより、解体行為を完了させる必要があります。

違反 4
フロン類の未回収

解体前に回収してください。

使用済自動車の解体を行う前に、自治体の登録を受けたフロン類回収業者がフロン類を回収しなければいけません。フロン類をみだりに大気中に放出すると、フロン回収・破壊法違反になります。回収したフロン類は、自ら再利用しなければ、メーカー等に引き渡してください。



自動車リサイクル法および廃棄物処理法を遵守し、
不適正に解体された自動車やその部品を輸出しないでください。

検査検定、資格認定等に係る利用者の負担軽減に関する調査結果報告書（抜粋）

平成23年10月　総務省行政評価局

表Ⅱ-3-(3)-③-ⅱ）

件　名	検査の種類ごとに標準的な手数料等及び最大割引額が示されているが、具体的な割引条件等が不明確となっているほか、手数料等の全額が無料になると利用者が誤解するおそれのある料金表示等を行っているもの						
検査検定名	自動車検査（継続検査）	制度所管	国土交通省	実施形態	委託等	実施件数（平成21年度）	31,701,635件
関係法令	道路運送車両法（昭和26年法律第185号）						

登録自動車又は車両番号の指定を受けた検査対象軽自動車若しくは二輪の小型自動車の使用者は、道路運送車両法第62条に基づき、自動車検査証の有効期間の満了後も当該自動車を使用するときは、当該自動車を提示して、国土交通大臣の行う継続検査を受けなければならないこととされている。

また、同法第94条の２に基づき、地方運輸局長は、自動車分解整備事業者の申請により、自動車分解整備事業の認証を受けた事業場で、自動車の整備について国土交通省令で定める基準に適合する設備、技術、管理組織等を有し、かつ、確実に同法に規定する自動車検査員を選任して自動車の点検及び整備について検査をさせると認められるものについては、指定自動車整備事業の指定をすることができるとされている。

自動車の使用者には、継続検査の手続として、①自ら受検する方法、②受検代行業者に依頼して受検する方法又は③自動車整備事業者に依頼して受検する方法の３つがある。

自動車の使用者は、受検に当たり、自動車検査手数料や自動車重量税、自賠責保険料等の法定費用を支払うこととされている。使用者が上記②又は③の受検方法を選択した場合には、依頼した条件に応じて、点検整備料金や点検整備に附帯するサービス等の料金を支払うこととされている。国土交通省では、自動車整備業界団体に対して、「自動車の整備料金、整備内容の適正化について」（平成５年７月19日付け自整第172号の２運輸省自動車交通局長通知）を発出し、整備事業者は、法定費用、点検整備料金、点検整備と関わりのない費用等について、明確に区分して説明するよう指導している。これらの検査に要する手数料等については、利用者保護の観点からも、負担する費用の内訳が明確になっているなど、受検者に誤解を与えないような分かりやすい料金表示とする必要があると考えられる。

しかしながら、当省において、指定自動車整備事業の指定を受けている民間事業者の自動車検査に係る広告の内容を調査した結果、表１及び２のとおり、「検査コース」の名称、総額及び最大割引後の価格は示されているが、具体的な検査項目等は不明となっており、また、「車検基本料金０円になるかも」などとして、受検者に誤解を与えるおそれのある料金表示等を行っている事業者がみられた。また、指定自動車整備事業者以外の受検代行業者等の広告においても、同様に受検者に分かりにくい料金表示等を行っている事業者がみられた。

表１　A社における自動車検査に係る手数料等

車　種	法定費用	検査コース	総額	最大割引後（税込）
オートバイ	26,340円	セーフティ	56,895円	34,320円
軽自動車	34,900円	セーフティ	65,455円	42,880円
		フルメンテ	68,920円	46,345円
小型乗用車	57,130円（車両重量1.0t迄）	セーフティ	87,685円	65,110円
		フルメンテ	92,410円	69,835円
中型乗用車	69,730円（車両重量1.5t迄）	セーフティ	100,285円	77,710円
		フルメンテ	105,010円	82,435円
大型乗用車	82,330円（車両重量2.0t迄）	セーフティ	112,885円	90,310円
		フルメンテ	117,610円	95,035円

㈱　１　国土交通省から提出のあったA社の自動車検査に係る広告に基づき、当省が作成した。
２　セーフティコースは、経済的な車検をお望みの方用（走行距離２万キロ以上６万キロ以下）、また、フルメンテコースは、日頃、車のメンテナンスのない方用（同６万キロ以上）として設定されている。
３　このほか、広告内において、『車検基本料金０円になるかも』との記載あり。

不当景品類及び不当表示防止法についてのお問合せ先

窓　口

事業者がこれから行う広告表示や景品提供企画についての事業者からのご相談

●消費者庁表示対策課 指導係

〒100-6178 東京都千代田区永田町２-11-１　山王パークタワー

TEL.03－3507－8800㈹

景品表示法違反に関する情報提供

●消費者庁表示対策課(情報管理担当)

〒100-6178 東京都千代田区永田町２-11-１　山王パークタワー

TEL.03－3507－8800㈹

以下の公正取引委員会事務総局地方事務所等においても受け付けております。

●公正取引委員会事務総局 地方事務所等

○北海道事務所取引課

〒060－0042　札幌市中央区大通西12丁目　札幌第３合同庁舎

TEL 011－231－6300

○東北事務所取引課

〒980－0014　仙台市青葉区本町３－２-23　仙台第２合同庁舎

TEL 022-225-7096

○中部事務所取引課

〒460－0001　名古屋市中区三の丸２－５－１　名古屋合同庁舎第２号館

TEL 052－961－9423

○近畿中国四国事務所取引課

〒540－0008　大阪市中央区大手前４－１-76　大阪合同庁舎第４号館

TEL 06－6941－2175

○中国支所取引課

〒730－0012　広島市中区上八丁堀６-30　広島合同庁舎第４号館

TEL 082－228－1501

○四国支所取引課

〒760－0068　高松市松島町１-17-33　高松第２地方合同庁舎

TEL 087－834－1441

○九州事務所取引課

〒812－0013　福岡市博多区博多駅東２-10-７　福岡第２合同庁舎別館

TEL 092－431－6031

○内閣府沖縄総合事務局総務部公正取引室

〒900－0006　那覇市おもろまち２－１－１　那覇第２地方合同庁舎２号館

TEL 098－866－0049

都道府県の景品表示法主管課でも事業者からのご相談や景品表示法違反に関する情報提供を受け付けています。

※ご相談いただく前に、まずはパンフレットや消費者庁の景品表示法ホームページ（http://www.caa.go.jp/representation/index.html）の内容をよくご覧ください。

ご相談の内容によっては、回答までに相当期間を要することがあります。

実施直前にご相談いただいても回答できない場合がありますので、時間的余裕をもってご相談ください。

また、ご提供いただいた景品表示法違反に関する情報については、関係行政機関で活用させていただきますが、調査の有無を含めて個別にご回答はいたしておりませんので、あらかじめご了承ください。

消費者庁　（http://www.caa.go.jp）

車検・法定点検時におけるオルタネータへのオイル付着確認について

ダイハツ工業製EF、JBエンジン搭載車のエンジンオイル注入作業において、誤ってオイルをこぼし、オルタネータ(発電機)にオイルが付着した車両の一部において、オイル付着が原因と推定される車両火災が発生しております。

つきましては、車検・法定点検時には下記の事項を実施していただくようお願いいたします。

■対象車両

エンジン型式	通称名
EFエンジン	ミラ、ミラジーノ、ムーヴ、ムーヴラテ、オプティ、ネイキッド、タント、マックス、テリオスキッド
JBエンジン	コペン、ムーヴ、オプティ、マックス

■車検・法定点検時のお願い

①オルタネータ表面にオイルが付着していないか外観確認をお願いします。

②オルタネータ表面にオイル付着があれば、オルタネータの交換をお願いします。

※オルタネータ内部に浸入したオイルは、スチーム洗浄等をおこなっても除去できませんので、オルタネータ表面にオイルの付着がある場合は、必ずオルタネータを交換することをお奨めします。

③エンジンオイル等注入時は、エンジンルーム内の部品、特にオルタネータの上にオイルをこぼさないよう、下図のようにオイルジョッキの口元をウエス(布)などで包んで注入して下さい。

※作業後は、エンジンルーム内にウエス(布)を置き忘れていないことを確認して下さい。
置き忘れていると、故障の原因となったり、車両火災につながるおそれがあり危険です。

技術課関係

「「土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法」（昭和42年８月２日法律第131号）の適用外ダンプカーのさしわくの取扱いについて」の廃止について

管内運輸支局長　殿　　中運技技第909号
平成24年11月14日　　中部運輸局長

これまでダンプカーのさしわくについては、「土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法」（昭和 42 年８月２日法律第 131 号）（以下「ダンプ規制法」という）を受け、「「土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法」（昭和 42 年８月２日法律第 131 号）の適用外のダンプカーのさしわくの取扱いについて」（昭和 57 年３月３日付け名陸整車第 154 号）に基づき、さしわくに「土砂等運搬禁止車両」と表示させていたところであるが、ダンプ規制法が施行され 45 年が経過し、同法４条による表示番号の表示が浸透していることから本通達を廃止する。

なお、土砂等以外を運搬するダンプカーにおける自動車検査証の備考欄への記載については、自動車検査業務実施要領（依命通達）（昭和 36 年 11 月 25 日付け自車第 880 号）に規定されていることから引き続き遺漏ないように取り扱われたい。

検査場における受検車両に係る事故防止の徹底について

中運技技第955号
平成24年11月27日

中部運輸局自動車技術安全部長 殿　国自整第156号の2
平成24年11月20日　自動車局整備課長（公印省略）

標記について、別添（略）のとおり、自動車検査独立行政法人理事長あて、事故防止の徹底について注意喚起したので了知されるとともに、貴局においても、自動車検査法人と連携して、なお一層の事故防止の徹底に努めることとされたい。

（別　紙）

受検者の皆様へのお願い

11 月 16 日、検査場において、点検のため大型車両の下部に潜り込んでいた受検者が、当該車両に轢かれ死亡する痛ましい事故が発生しました。

今一度、下記遵守事項をご理解いただき、検査場内における事故防止にさらなるご協力をお願い致します。

1. 検査場内で整備等は行わないこと。

2. 検査場内では、最徐行を厳守し、安全運転をすること。

3. 受検車両を停止（ブレーキ・スピード検査時を除く。）・降車する際は、必ず駐車ブレーキを作動させ、シフトレバーがＮレンジ又はＰレンジであることを確認すること。

4. 受検車両を発進させる際には、前方に人がいないことを確認し、アクセルとブレーキの踏み間違いがないよう細心の注意をはらうこと。

5. 受検車両の前後には、止むを得ない場合以外は立ち止まらないこと。

自動車用バッテリでの爆発問題に対する
その後（2012年４月から2012年９月）の状況について

国土交通省自動車局審査･リコール課
不具合情報調査推進室 御中

平成25年２月８日　一般社団法人 電池工業会

拝啓　貴局におかれましては、ますますご隆盛のこととお慶び申し上げます。
平素は一方ならぬご支援を賜り、厚くお礼申し上げます。

自動車用バッテリでの爆発問題につきまして、‘12 年 7 月に 2011 年度下期の結果と、電池工業会での啓発活動等についてご報告申し上げました。

今回は､2012 年度上期の結果をご報告申し上げますので、ご査収戴きますようお願い申し上げます。

今後とも、よろしくご指導、ご鞭撻戴きますようお願い申し上げます。

敬具

記

１．　2012 年 4 月～ 2012 年 9 月の自動車用バッテリ爆発事故発生状況

⑴　表－1 に示しますように、2012 年 4 月から 2012 年 9 月までの半年間の爆発事故発生件数は 24 件でした。（詳細は添付　表－2 に示します。）

⑵　この発生件数を過去５年間遡り、同時期（上期）と比較しますと、‘07 年度：30 件、‘08 年度：37 件、‘09 年度：32 件、‘10 年度：33 件、‘11 年度：23 件に対しまして、減少傾向と言えます。（図－2 をご参照下さい。）

⑶　乗用車は、図－2 に示しますように集計期間を５年単位で傾向を見ると、‘98 年度～ ‘02 年度は上期平均 10 件、‘03 年度～ ‘07 年度は上期平均７件、‘08 年度～ ‘12 年度は上期平均４件と顕著な減少傾向が見られます。

⑷　バス・トラック・タクシーも同様に５年単位の平均を見ると、８件、13 件、16 件となり増加傾向が見られますが、近々５年以内の上期の傾向を見ますと、‘08 年度：19 件、‘09 年度：20 件、‘10 年度：18 件、‘11 年度：13 件、‘12 年度：10 件であり、減少傾向への移行が見て取れます。

⑸　農機・建機については同様の５年単位平均で、４件、８件、９件となり ‘03 年度以降の発生件数は高止まりで推移しています。

‘12 年度上期の発生件数を見ても、11 件で増加傾向と言え、内訳は農業機械：５件、建設機械：３件、フォークリフト：２件、除雪機：１件となっており、多岐に渡っています。

２．考察

⑴　用途別の年間発生状況と占有率を図－1 に示します。また、上期の用途別発生件数の占有率推移を図－3 に示します。

図－3 の占有率推移を見ると、乗用車は ‘07 年度以降 20% 以下の推移であり増加の兆候は見

られません。同じくバス・トラック・タクシーを見ると、‘09 年の 63% をピークに減少傾向であり、12 年度上期の占有率は 42% となっています。また農機・建機は 46% と高い占有率となっており、乗用車とバス・トラック・タクシーの発生件数減少と農機・建機自体の増加が影響したものです。

⑵ バス・トラック・タクシーの年度毎上期の発生件数占有率推移を図－4 に示します。12 年度上期の占有率を見ますと、トラック：60%、バス：30%、タクシー：10% であり、トラックの占有率が高く、過去 5 年間遡ってもトラックの占有率は 50% 以上の高い水準で推移しており、高留まりの傾向と言えます。

⑶ 12 年度の原動機始動用バッテリ爆発報告一覧を表－2 に示します。発生件数合計 24 件の内訳は、乗用車：3 件、バス・トラック・タクシー：10 件、農機・建機：11 件となっています。

表中の推定原因を見ると、液切れ：19 件、液栓目詰り：2 件、振動断線：1 件、極柱溶断：1 件、不明：1 件となっており、液切れ、液栓目詰りとしいったメンテナンス不備による発生が全体の 88% を占めています。比較的に整備が行き届いていると言われるプロユースのバス・トラック・タクシーでも、10 件中 8 件が液切れ状態での使用により事故に至っております。

⑷ また、農機・建機用途は、11 件、占有率 46% と悪化傾向です。使用分野は、農業機械、建設機械、フォークリフト、除雪機など多岐に亘ります。

表－2 を見ると、不明：1 件を除き、液切れ：8 件、液栓目詰り：1 件、極柱溶断：1 件、が原因となっており、やはりメンテナンスに起因する発生が大部分を占めています。

⑸ いずれの用途におきましても、メンテナンス要因である“液切れ”による内部劣化に起因するものが多く、“確実な固定”、“上面の清掃”等も含め、事故を未然に防止するため、バッテリを安全に取扱うための啓発活動を継続的に推進して参ります。

3．電池工業会での活動状況

3．1 これまでの活動状況

⑴ プロユーザー向けバッテリ安全啓発 PR 活動の展開

8 月 27 日㈪公益社団法人日本バス協会様と公益社団法人全日本トラック協会様を訪問し、バス・トラック各用途における爆発事故発生状況の報告と、電池工業会の安全啓発活動への協力をお願いしました。

‘08 年度以降、東京都トラック協会様発行の、「整備管理者研修資料」への啓発資料掲載を 12 年度も引き続き掲載頂きました。

また、12 年度につきましても同上掲載用資料を提出いたしました。

⑵ 一般ユーザー向けバッテリ安全啓発 PR 活動の展開

10 月 27 日㈯京葉道路幕張パーキングエリアにて行われました“自動車点検整備推進運動 2012”へ参加させて頂きまして、バッテリを安全にご使用頂くための点検整備についての啓発活動を実施いたしました。

3．2今後の活動計画

(1) バス、トラック、タクシー、および農業機械、建設機械、フォークリフト等の輸送車両の分野に対して、引き続き日常点検の重要性を訴えるとともに、液量点検の重要性及び安全な取扱いを促す啓発活動を重点的に進めて参ります。

‘13 年度も引続き、公益社団法人日本バス協会様と公益社団法人全日本トラック協会様のご協力を頂き、協会様発行の資料等に、バッテリを安全に取扱うための啓発資料掲載の実施等を通じて啓発活動を行う予定です。

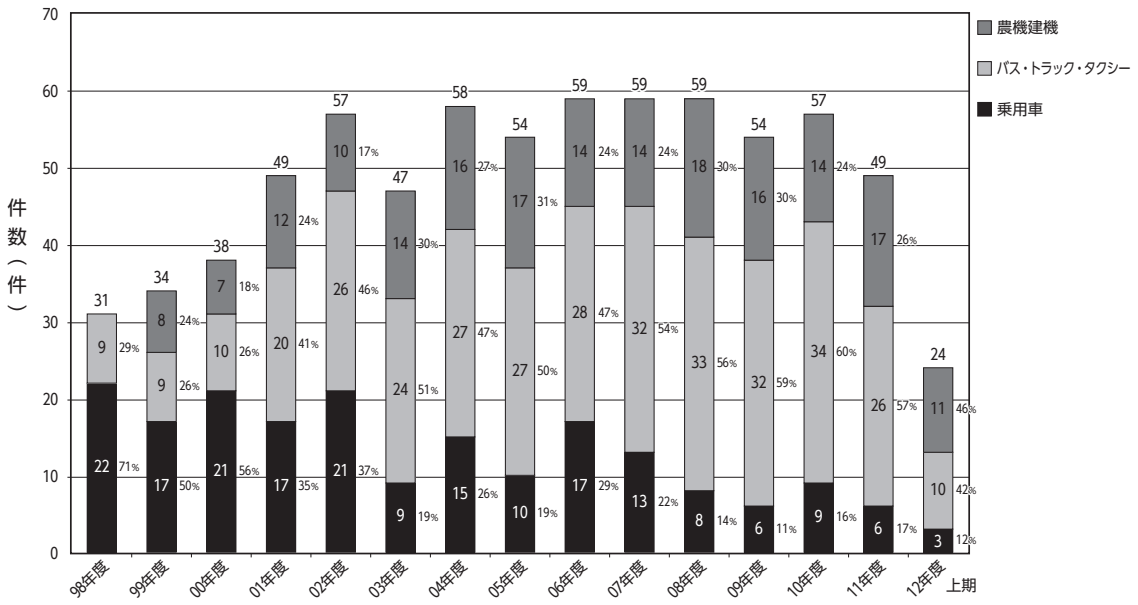
(2) 自動車の日常点検整備、定期点検整備の重要性を認識頂き、自動車ユーザーの保守管理意識を高めるためのイベントに積極的に参加させて頂き、バッテリを安全に取扱うための安全啓発活動を積極的に推進して参ります。

以上

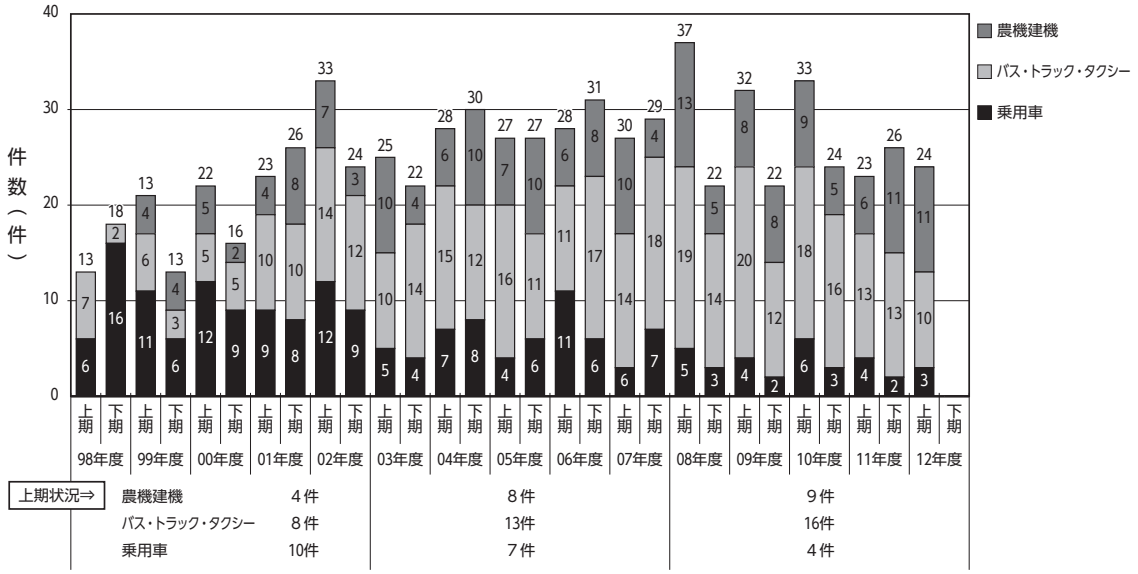
表-1　1998年度から2012年上期までの発生件数

	98年度		99年度		00年度		01年度		02年度		03年度		04年度		05年度		06年度		07年度		08年度		09年度		10年度		11年度		12年度	
	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下
期別件数	13	18	21	13	22	16	23	26	33	24	25	22	28	30	27	27	28	31	30	29	37	22	32	22	33	24	23	26	24	－
年度合計	31		34		38		49		57		47		58		54		59		59		59		54		57		49		24	

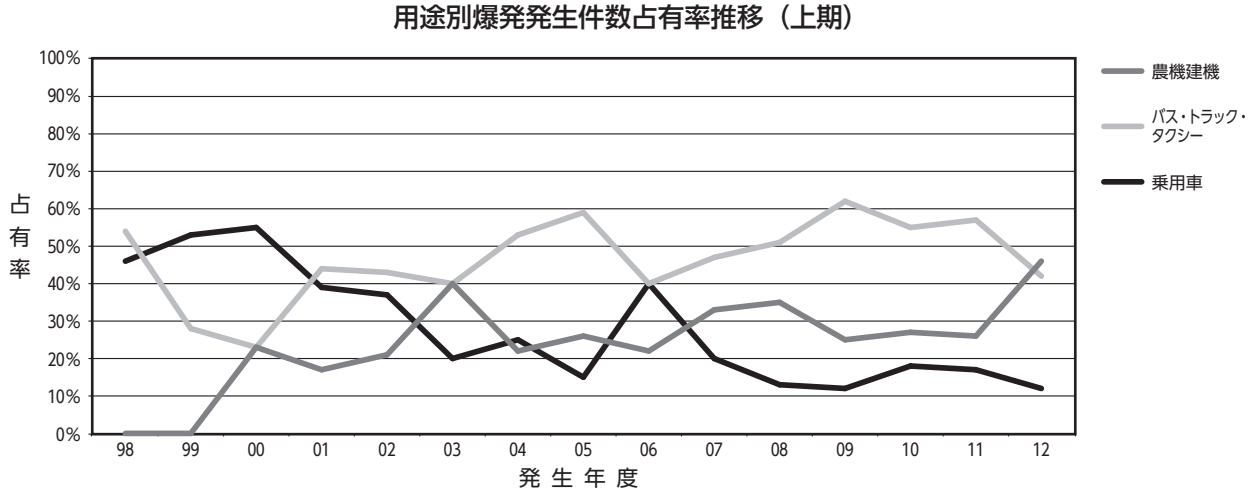
図-1　年度毎の用途別発生状況と占有率



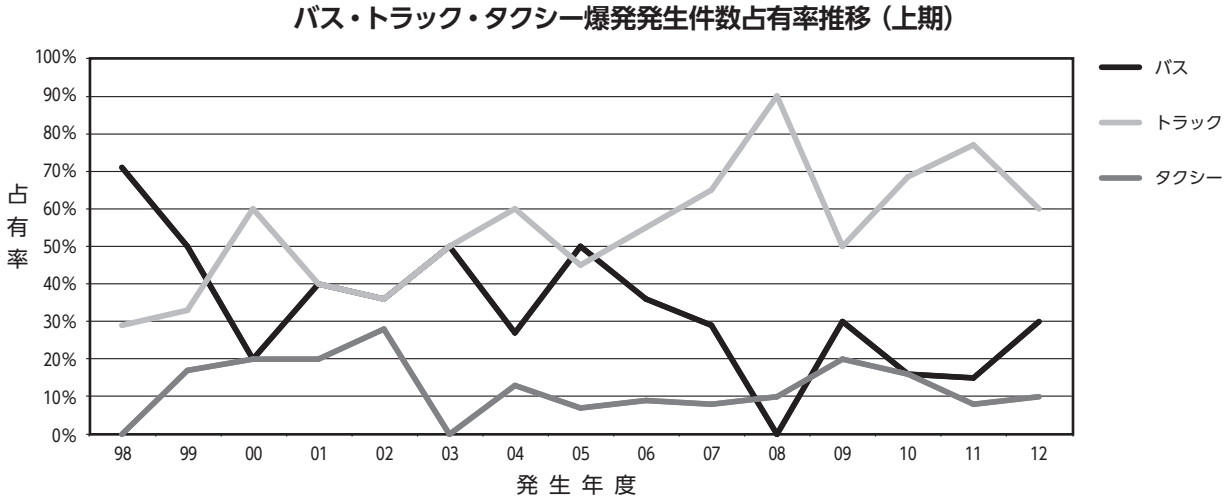
図−２　半期毎の用途別発生状況



図−３　年度毎上期の用途別発生件数の占有率推移



図−4　年度毎上期のバス・トラック・タクシー発生件数の占有率推移



表－2　原動機活動用バッテリの爆発報告

（期間2012／4 ～2012／9 ）

管理No.	受付年月	用　途	メーカー名	通称名／型式	ナンバー色	発生地域	年式	発生年月日	使用期間（月）	走行距離（km）	発生の状況			バッテリ			推定原因			
											エンジン始動時	走行中	その他	生産国	電池型式	製造年月	メンテナンス	設計製造	その他	火点
2012上01	12/04	8.除雪機	フジイコーポレーション	S909DC		山　形	不明	2012/04/11	16	不明		○		日本	B19L	10/01			極柱溶断	内部
2012上02	12/04	1.乗用車	日産	キャラバン KR-KWE25-125082		大　阪	2006年	2012/04/23	29	不明	○			日本	D31R	08/11	液切れ			内部
2012上03	12/04	7.建機	不明	バックホー MM25SG-2		秋　田	不明	2012/04/11	6	不明	○			日本	85D26R	不明			液栓目詰り	内部
2012上04	12/04	5.農機	クボタ	トラクター		山　口	不明	2012/04/14	53	不明	○			日本	115D31R	07/05	液切れ			内部
2012上05	12/05	7.建機	三菱	バックホー		愛　媛	不明	2012/05/21	26	不明	○			日本	105D31R	10/02	液切れ			内部
2012上06	12/06	3.バス	三菱ふそう	不明/PA-MK27FH	緑	埼　玉	不明	2012/05/--	13	48,600			不明	日本	195G51	10/10	液切れ			内部
2012上07	12/06	1.乗用車	ホンダ	不明		宮　崎	不明	2012/05/15	不明	不明	○			日本	B24L	06/10	液切れ			内部
2012上08	12/06	4.トラック	いすゞ	エルフ NKR66GAV-7404340	白	栃　木	不明	2012/06/--	不明	不明	○			日本	D26R	10/10			振動断線	内部
2012上09	12/07	7.建機	日立建機	油圧ショベル/EX100	不明	大　阪	2000年	2012/07/05	90	不明			○	日本	95D31R	05/01	液切れ			内部
2012上10	12/07	6.フォークリフト	日産	不明	不明	埼　玉	不明	2012/07/10	9	不明	○			日本	95D31L	11/08	液切れ			内部
2012上11	12/07	4.トラック	いすゞ	エルフ	緑	福　井	不明	2012/07/18	4	不明		○		日本	55D23R	12/02	液切れ			内部
2012上12	12/07	3.バス	日野	ポンチョ	緑	広　島	2010年	2012/06/29	14	102,255		○		日本	130E41L	11/04	液切れ			内部
2012上13	12/07	1.乗用車	日産	プレサージュ		神奈川	不明	2012/07/08	10	10,000	○			日本	D23L	11/08	液切れ			内部
2012上14	12/07	5.農機	昭和スピードスプレーヤー	農薬散布機 (3S-3WD-510)		新　潟	不明	2012/07/23	3	不明		○		日本	85D26R	不明	液切れ			内部
2012上15	12/08	3.バス	ふそう	FT54JX	緑	福　岡	2007年	2012/08/08	24	不明	○			日本	155G51	10/04	液切れ			内部
2012上16	12/08	6.フォークリフト	三菱重工	FD80T	不明	岡　山	不明	2012/07/28	34	不明		○		日本	120E41R	09/04	液切れ			内部
2012上17	12/08	4.トラック	いすゞ	エルフ/不明	不明	不明	不明	2012/06/19	不明	不明	○			日本	80D26R	11/09			液栓目詰り	内部
2012上18	12/08	4.トラック	三菱ふそう	不明/KL-FU54JUZ	不明	新　潟	2004年	2012/08/04	不明	不明	○			日本	195G51	10/02	液切れ			内部
2012上19	12/09	4.トラック	日産	アトラス/TD23	緑	新　潟	1994年	2012/08/28	4	2,926		○		日本	105D31R	12/04	液切れ			内部
2012上20	12/09	4.トラック	日野	レンジャー	緑	鹿児島	不明	2012/08/30	30	不明		○		日本	75D23L	09/09	液切れ			内部
2012上21	12/09	5.農機	ヰセキ	トラクター		高　知	不明	2012/08/29	0	0	○			日本	85D26R	12/02			不明	不明
2012上22	12/09	5.農機	クボタ	トラクター（200DT）		埼　玉	不明	2012/08/31	17	不明		○		日本	95D31R	11/01	液切れ			内部
2012上23	12/09	2.タクシー	トヨタ	コンフォート	緑	徳　島	不明	2012/09/10	23	不明	○			日本	85D26L	09/09	液切れ			内部
2012上24	12/09	5.農機	クボタ	トラクター（ZL1-20）		香　川	不明	2012/09/26	不明	不明	○			日本	D31R	00/10	液切れ			内部

「自動車のかじ取り車輪の横すべり量の取扱いについて」の一部改正について

中運技整第30号
中運技技第129号
平成25年５月16日

国 自 審 第198号　国土交通省自動車局
中部運輸局自動車技術安全部長 殿　国 自 整 第41号　審査・リコール課長
平成25年５月14日　整備課長

今般、自動車製作者等が指定する横すべり量について、国産自動車にあっても輸入自動車と同様なシステムを有する自動車があることから、別添新旧対照表のとおり改正することとしたので、遺漏なきよう取り計らわれたい。

なお、関係団体には、その旨通知したところであるが、さらに管内関係者に対し周知徹底を図られたい。

（別　添）

「自動車のかじ取り車輪の横すべり量の取扱いについて」（平成４年４月10日付自技第62号、自審第392号）の一部改正について（平成25年５月14日付国自審第198号国自整第41号）

新　旧　対　照　表

（下線部分は改正部分）

新	旧
自動車のかじ取り車輪の横すべり量の取扱いについて 別添 かじ取り車輪の横すべり量の例外的取扱要領 Ⅰ　（略） Ⅱ　検査時における取扱い 検査にあたっては、サイドスリップ・テスタを用いて計測した場合の横すべり量が、各型式についてそれぞれメーカーの推奨する横すべり量の範囲（概要説明書又は別表の横すべり量の例外的取扱い車両一覧表で確認）内にある場合には、細目告示第91条第１項第１号（細目告示第161条第１項各号に掲げる場合にあっては第169条第１項第１号）に定める基準に適合しているものとして取り扱って差し支えないものとする。	自動車のかじ取り車輪の横すべり量の取扱いについて 別添 かじ取り車輪の横すべり量の例外的取扱要領 Ⅰ　（略） Ⅱ　検査時における取扱い 輸入自動車の検査にあたっては、サイドスリップ・テスタを用いて計測した場合の横すべり量が、各型式についてそれぞれメーカーの推奨する横すべり量の範囲（概要説明書又は別表の横すべり量の例外的取扱い車両一覧表で確認）内にある場合には、細目告示第91条第１項第１号（細目告示第161条第１項各号に掲げる場合にあっては第169条第１項第１号）に定める基準に適合しているものとして取り扱って差し支えないものとする。

新	旧
なお、横すべり量がサイドスリップ・テスタを用いて計測できない場合(横すべり量がサイドスリップ・テスタの目盛りを超えた場合等)であっても、トーイン、キャンバ、キャスタの値が各型式についてそれぞれメーカーの設計基準値(概要説明書、諸元表又は別表の横すべり量の例外的取扱い車両一覧表で確認)内にある場合には、細目告示第91条第1項第1号(細目告示第161条第1項各号に掲げる場合にあっては第169条第1項第1号)に定める基準に適合しているものとして取り扱って差し支えないものとする。 別表の横すべり量の例外的取扱い車両一覧表については、日本自動車輸入組合及び一般社団法人日本自動車工業会が毎年度末時点で更新し、それぞれ自動車局審査・リコール課に提出するものを翌年度5月中に地方運輸局自動車技術安全部(沖縄総合事務局運輸部を含む。)、自動車検査独立行政法人及び一般社団法人日本自動車整備振興会連合会に送付することとする。 別表　(略) 附則 この改正は、平成25年5月14日から施行する。	なお、横すべり量がサイドスリップ・テスタを用いて計測できない場合(横すべり量がサイドスリップ・テスタの目盛りを超えた場合等)であっても、トーイン、キャンバ、キャスタの値が各型式についてそれぞれメーカーの設計基準値(概要説明書、諸元表又は別表の横すべり量の例外的取扱い車両一覧表で確認)内にある場合には、細目告示第91条第1項第1号(細目告示第161条第1項各号に掲げる場合にあっては第169条第1項第1号)に定める基準に適合しているものとして取り扱って差し支えないものとする。 別表の横すべり量の例外的取扱い車両一覧表については、日本自動車輸入組合が毎年度末時点で更新し、自動車交通局技術安全部審査課に提出するものを翌年度5月中に地方運輸局自動車技術安全部(沖縄総合事務局運輸部を含む。)、自動車検査独立行政法人及び㈳日本自動車整備振興会連合会に送付することとする。 別表　(略)

エアブレーキを装備したトラックにおける ブレーキに関する注意喚起について（協力依頼）

中運技技第 336 号
平成 25 年 7 月 1 日

中部運輸局自動車技術安全部長 殿

国自審第 417 号の 2　国土交通省自動車局
平成 25 年 6 月 28 日　審査・リコール課長

エアブレーキを装備したトラックが数台の車両と衝突する事故が、昨年度２件発生しました。当該事故は、ブレーキのバタ踏みによりエアタンク内の圧力が低下し、ブレーキ力が低下したこと、過積載等が原因と考えられます。

つきましては、あらゆる機会をとらえ、エアブレーキを装備したトラックを使用するユーザーに対して下記事項について、注意喚起を行っていただくようお願いします。なお、ユーザーに対する注意喚起用のチラシを大型車メーカー４社（いすゞ自動車㈱、日野自動車㈱、三菱ふそうトラック・バス㈱及びUDトラックス㈱）が別添のとおり作成しておりますので、適宜ご活用下さい。

また、別紙の通り自動車関係団体等にも周知を依頼しておりますので、併せてご了知下さい。

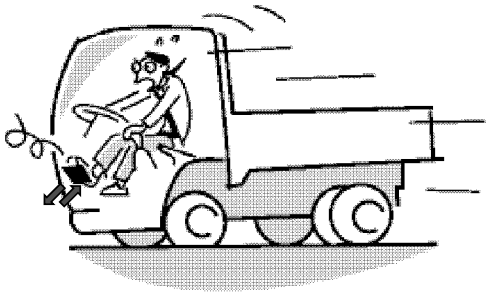
記

【エアブレーキを装備したトラックにおけるブレーキに関する注意事項】

- エアブレーキを装備したトラックでのブレーキペダルのバタ踏みはやめましょう。
  - ✓エアブレーキは操作の度にエアタンクに貯めた空気を消費します。バタ踏みをすると空気圧が大きく低下し、プレーキ力が低下します。
  - ✓エアタンク内の空気圧が低下するとエアメーターの針がレッド（赤色）ゾーンまで落ちるとともに、警報ブザーが鳴りますので、注意しましょう。
  - ✓取扱説明書等にもバタ踏みをしないよう記載がありますので、改めて確認しましょう。
- 下り坂ではエンジンブレーキ等を有効に活用しましょう。
  - ✓フットブレーキを使い過ぎると、ブレーキが過熱し「フェード現象」や「ベーパーロック現象」を起こし、ブレーキの効きが悪くなり大変危険です。
- 過積載は法律で禁止されています。
  - ✓過積載をすると、通常より制動距離が伸びるなど思わぬ事故や故障の原因になります。

（別　紙）

エアブレーキ車ではブレーキの
バタ踏みは危険です！

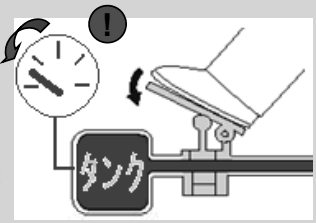


～事故状況～
エアブレーキ車において、ブレーキペダルのバタ踏み※等によりブレーキの効きが悪くなり、数台の車両と衝突する事故が発生しました。

※ バタ踏みとは、ブレーキペダルの踏み込み、ゆるめ操作を短時間に必要以上繰り返すことです。

● エアブレーキ車でのブレーキペダルのバタ踏みはやめましょう。

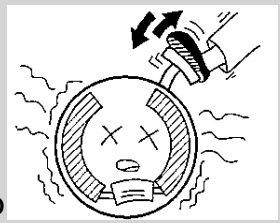
- ✓ エアブレーキは操作の度にエアタンクに貯めた空気を消費します。バタ踏みをすると空気圧が大きく低下し、ブレーキ力が低下します。



- ✓ 空気圧が低下するとエアメーターの針がレッド（赤色）ゾーンまで落ちるとともに、警報ブザーが鳴りますので、注意しましょう。
- ✓ 取扱説明書等にもバタ踏みをしないよう記載がありますので、改めて確認しましょう。

● 下り坂ではエンジンブレーキ等を有効に活用しましょう。

- ✓ フットブレーキを使い過ぎると、ブレーキが過熱し「フェード現象」や「ベーパーロック現象」を起こし、ブレーキの効きが悪くなり大変危険です。



● 過積載は法律で禁止されています。

- ✓ 過積載をすると、通常より制動距離が伸びるなど思わぬ事故や故障の原因になります。

いすゞ自動車（株）／日野自動車（株）／三菱ふそうトラック・バス（株）／UDトラックス（株）

保安･環境課関係

国土交通省プレスリリース

平成25年２月

「ディーゼルクリーン・キャンペーン」の成果をお知らせします。
～黒煙測定車両 2,115 台のうち５台に整備命令書交付、迷惑黒煙通報件数 24 件～

国土交通省は、大都市地域等における自動車に起因する大気汚染問題が依然として残っている状況にあり、中でも大気汚染への影響度が大きいディーゼル車の排出ガス対策の推進が求められていることから、警察、自動車検査独立行政法人等関係機関の協力を得て、昨年６月及び10月を重点実施期間として「ディーゼルクリーン・キャンペーン」を全国的に実施するとともに、キャンペーンの啓発活動の一環として、ポスターやリーフレット等の掲示・配布を行い、次のような成果を得ることができました。

１．街頭検査結果

重点実施期間中の街頭検査では、全国で2,115台のディーゼル車について黒煙測定を実施しました。その結果、基準値を超える５台の車両に対し、整備命令書の交付を行いました。

また、硫黄分濃度分析器による燃料に関する検査については、564台実施（特に中部・中国・四国地区においては、当該検査を最重点項目として237台実施）しました。その結果、不正軽油（規格外の燃料）を使用していた１台の車両に対し、警告書の交付を行いました。

２．迷惑黒煙通報制度結果

平成14年度より導入した迷惑黒煙の通報制度については、全国の運輸支局に迷惑黒煙相談窓口「黒煙110番」を設置し、一般の方から情報として寄せられた著しく黒い煙を排出している自動車のユーザーに対し、自主点検等の指導を行うというものです。

平成24年４月から10月までの間では、全国で24件の通報があり、車両が特定された20件の自動車ユーザーに対してハガキにより自主点検を実施するよう指導を行いました。

３．点検整備による黒煙低減効果

平成24年10月中に整備のために入庫したディーゼル車45,722台について、整備後における黒煙の低減効果を調査したところ、黒煙濃度が10％以上低減した車両が13,532台（全体の30％）ありました。点検整備がディーゼル黒煙の低減に効果があることが確認されました。

４．エコドライブの普及の促進

全国で約47万枚のチラシを配布し、エコドライブの周知に努めました。

（参　考）

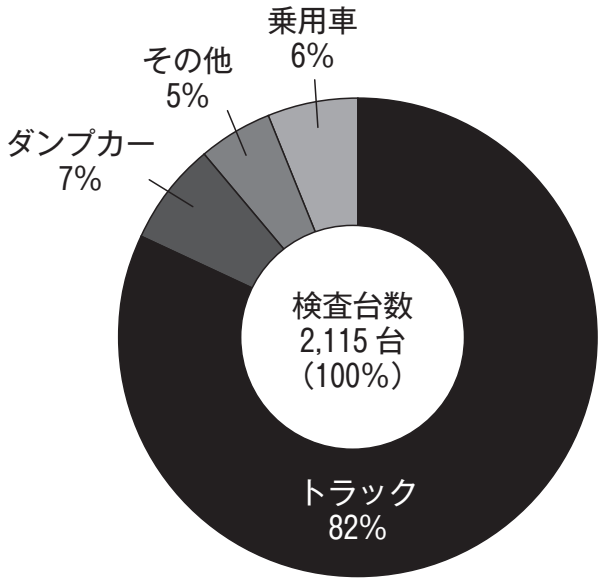
１．街頭検査結果（黒煙）（平成 24 年６月及び 10 月に検査を実施）

重点実施期間中における街頭検査においては、全国で2,115台のディーゼル車について黒煙検査を実施しました。そのうち５台の車両に対し、整備命令書の交付を行いました。

〈黒煙の街頭検査結果〉

車　種	検査台数	不合格台数 「整備命令書交付台数」	不合格割合
乗用車	118（ 157 台）	0（0 台）	0.0%（0.0%）
トラック	1,748（1,862 台）	5（4 台）	0.3%（0.2%）
ダンプカー	143（ 164 台）	0（0 台）	0.0%（0.0%）
その他	106（ 162 台）	0（0 台）	0.0%（0.0%）
合　計	2,115（2,345 台）	5（4 台）	0.2%（0.2%）

（注）　表中の括弧（　）の数字は、昨年度の結果である。今年度のその他検査台数には、バス４台が含まれる（不合格数は０台）。

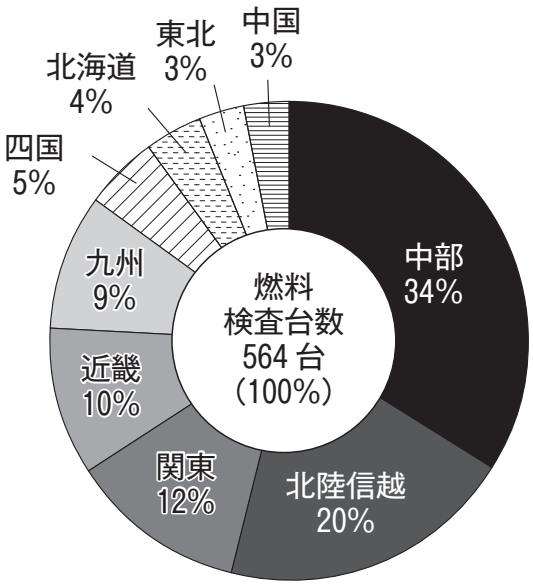


（黒煙検査台数構成割合）

また、硫黄分濃度分析器による燃料に関する検査については、564台実施し、その結果、不正軽油(規格外の燃料)を使用する車両が１台判明しましたので、適正な燃料を使用するよう文書による警告を発しました。

〈硫黄分濃度分析器による燃料に関する検査結果(検査台数の多い順)〉

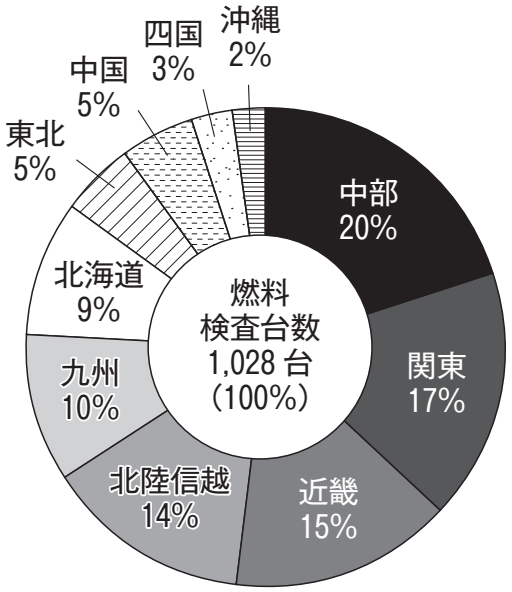
運輸局	燃料検査件数	発出件数		警告書発出割合
		警告書	整備命令	
中部	192	0	0	0.0%
北陸信越	114	0	0	0.0%
関東	67	0	0	0.0%
近畿	55	1	0	1.8%
九州	53	0	0	0.0%
四国	29	0	0	0.0%
北海道	20	0	0	0.0%
東北	18	0	0	0.0%
中国	16	0	0	0.0%
沖縄	0	0	0	0.0%
合計	564	1	0	0.2%



(運輸局別構成割合)

（参考　４月から12月までの硫黄分濃度分析器による燃料に関する検査結果（検査台数の多い順））

運 輸 局	燃料 検査件数	発出件数		警告書等 発出割合
		警 告 書	整備命令	
中　　部	203	0	0	0.0%
関　　東	176	2	0	1.1%
近　　畿	153	2	0	1.3%
北陸信越	137	0	0	0.0%
九　　州	106	0	0	0.0%
北 海 道	96	0	0	0.0%
東　　北	55	0	0	0.0%
中　　国	53	0	0	0.0%
四　　国	29	0	0	0.0%
沖　　縄	20	0	0	0.0%
合　　計	1,028	4	0	0.4%



（運輸局別構成割合）

２．迷惑黒煙通報制度結果（平成 24 年 10 月末現在）

全国の運輸支局に迷惑黒煙相談窓口「黒煙110番」を設置し、一般の方から情報として寄せられた著しく黒い煙を排出している自動車のユーザーに対し、自主点検等の指導を行いました。

平成24年４月から10月までの間に全国で24件の通報があり、車両が特定された20件の自動車ユーザーに対してハガキにより自主点検を実施するよう指導を行いました。

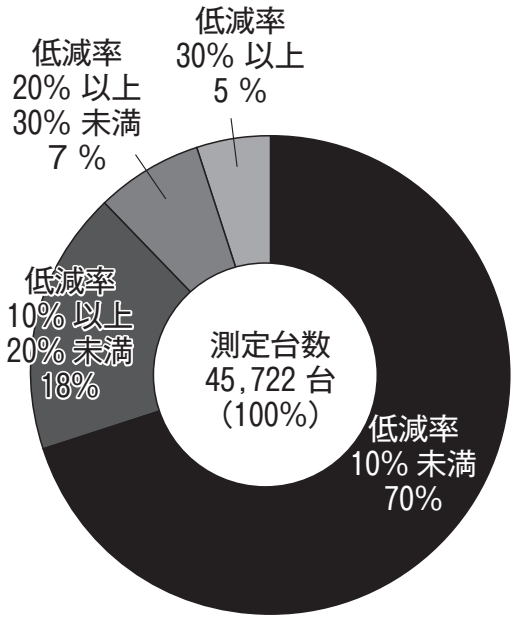
3．事業者による点検結果

(1) 整備事業者による入庫車両の点検結果

① 平成24年10月中に車検整備のために入庫したディーゼル車45,722台について、整備後における黒煙の低減効果を調査したところ、黒煙濃度が10%以上の低減効果が認められた車両が13,532台（全体の30%）ありました。点検整備がディーゼル黒煙の低減に効果があることが確認されました。

〈点検整備による黒煙低減効果（日本自動車整備振興会連合会調べ）〉

	測定台数	割　合
低減率 10%未満	32,190 台	70%
低減率 10%以上 20%未満	8,053 台	18%
低減率 20%以上 30%未満	3,246 台	7%
低減率 30%以上	2,233 台	5%
合　　計	45,722 台	100%

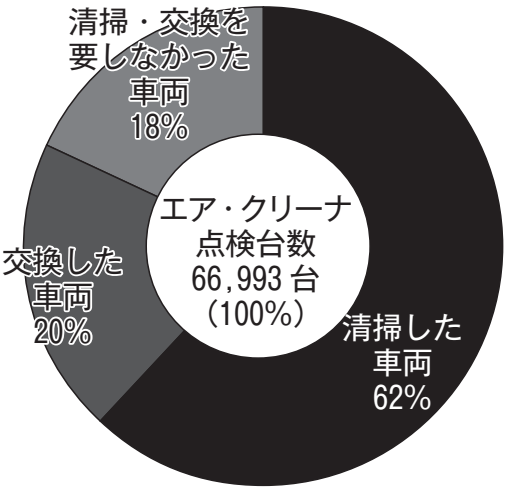


（点検整備による黒煙低減率構成割合）

② 平成24年10月中に点検整備(車検整備を含む)のため入庫したディーゼル車65,163台について、エア・クリーナの点検をしたところ、エア・クリーナの清掃・交換をした車両は、54,770台(全体の82%)ありました。

〈エア・クリーナ点検結果(日本自動車整備振興会連合会調べ)〉

	測定台数	割　合
エア・クリーナを清掃した車両数	41,582 台	62%
エア・クリーナを交換した車両数	13,188 台	20%
エア・クリーナの清掃・交換を要しなかった車両数	12,223 台	18%
合　　計	66,993 台	100%

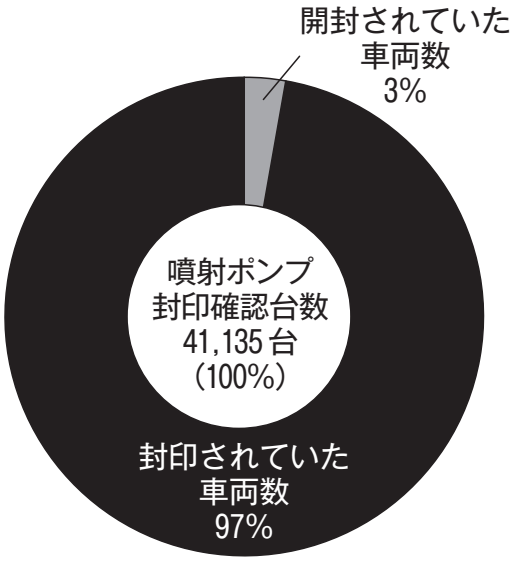


(エア・クリーナの清掃・交換割合)

③ 平成24年６月中に点検整備(車検整備を含む)のため入庫したディーゼル車41,135台について、燃料噴射ポンプの封印を確認したところ、噴射ポンプの封印が開封されていた車両が、1,411台(全体の３%)ありました。

〈燃料ポンプ封印点検結果(日本自動車整備振興会連合会調べ)〉

	台　数	割　合
噴射ポンプの封印が開封されていた車両数	1,411 台	3%
封印されていた車両数	39,724 台	97%
確認を行った車両数	41,135 台	100%



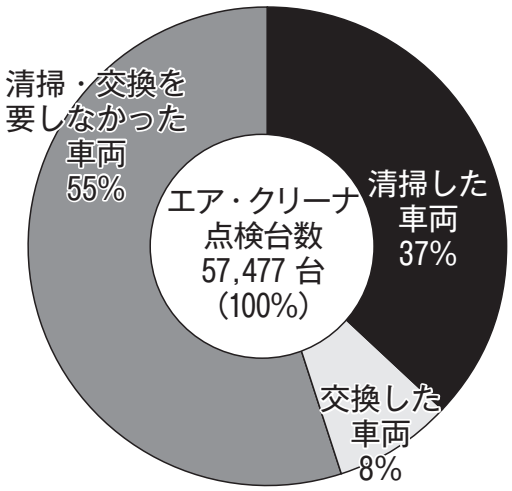
(燃料ポンプ封印開封割合)

(2) バス事業者による自主点検結果(エア・クリーナ点検結果)

平成24年10月中にバス事業者(1,665事業者)が57,477台について、エア・クリーナを自主点検したところ、エア・クリーナの清掃・交換を行った車両が、25,644台(全体の45%)ありました。

〈事業者による自主点検結果(日本バス協会調べ)〉

	台　数	割　合
エア・クリーナを清掃した車両数	21,331 台	37%
エア・クリーナを交換した車両数	4,313 台	8%
エア・クリーナの清掃、交換を要しなかった車両数	31,833 台	55%
点検を実施した車両数	57,477 台	100%



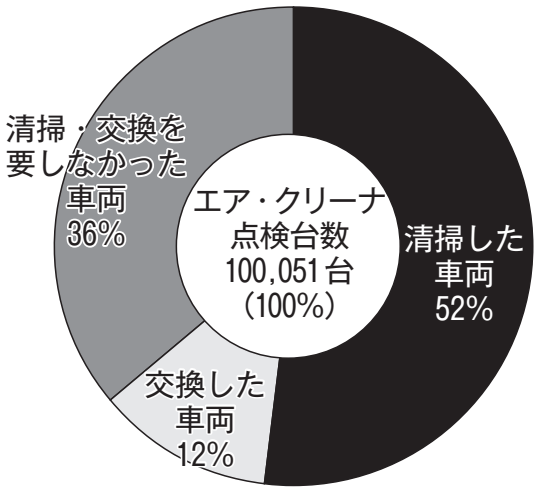
(エア・クリーナの清掃交換等割合)

(3) トラック事業者による自主点検結果(エア・クリーナ点検結果)

平成24年10月中にトラック事業者が100,051台について、エア・クリーナを自主点検したところ、エア・クリーナの清掃・交換を行った車両が、64,292台(全体の64%)ありました。

〈事業者による自主点検結果(全日本トラック協会調べ)〉

	台　数	割　合
エア・クリーナを清掃した車両数	52,167 台	52%
エア・クリーナを交換した車両数	12,125 台	12%
エア・クリーナの清掃、交換を要しなかった車両数	35,759 台	36%
点検を実施した車両数	100,051 台	100%



(エア・クリーナの清掃交換等割合)

関東運輸局プレスリリース

平成25年６月14日

超小型モビリティの運輸局長認定について
～全国で初めて～

超小型モビリティは、環境に優しく、人口減少・高齢化時代に対応するコンパクトなまちづくりに適した新たなカテゴリーの乗り物であり、国土交通省では超小型モビリティの開発・普及を進めています。

関東運輸局では、神奈川県から申請のあった超小型モビリティについて、６月14日に全国に先がけて運輸局長の車両認定を行ないました。

今後とも、関東運輸局は、公共交通を補完するものとして、手軽で活発な移動や、きめ細かなニーズに対応したサービス等の実施に向けて、超小型モビリティの本格普及・産業創出を促進します。

「超小型モビリティ」とは、

軽自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる１人～２人乗り程度の車両。

「認定制度」とは、

これまで国土交通大臣が認定してきた試験運行の結果などを踏まえて、今年１月に国土交通省において「超小型モビリティ認定制度」が策定。同制度は、地方自治体や自動車メーカーなどの関係者が先導導入を行えるよう、安全・環境性能が低下しない一定の条件下で公道走行を可能とするためのものであり、地方運輸局長が認定。

今回の認定の概要

７月から、ＵＲ都市機構が神奈川県及び日産自動車(株)と協力のうえ、横浜市内及び横須賀市内のＵＲ都市機構の賃貸住宅(団地)巡回管理業務用車両として運行します。

(認定車両)
日産自動車 ニューモビリティコンセプト

（参　考）

超小型モビリティの認定制度概要

コンパクトで小回りが利き、地域の手軽な移動の足となる軽自動車よりも小さい二人乗り程度の自動車（超小型モビリティ）については、都市や地域の新たな交通手段など、生活・移動の質の向上をもたらす新たなカテゴリーの乗り物として期待されています。

今般、道路運送車両法に基づく基準緩和を活用した超小型モビリティの認定制度を創設することとします。

認定制度では、安全確保を最優先に考え、①高速道路等は走行しないこと、②交通の安全等を図るための措置を講じた場所において運行すること、等を条件とした上で一部基準を緩和することとし、認定を受けた超小型モビリティは公道走行が可能となります。

超小型モビリティの認定制度概要

○対象とする超小型モビリティ

①　長さ、幅、高さが軽自動車の規格内の三・四輪自動車
②　乗車定員２人以下のもの（２個の年少者用補助乗車装置を取り付けたものにあっては、３人以下）
③　定格出力8kW以下（又は排気量125cc以下）のもの

○申請者

地方公共団体又は地方公共団体が組織した協議会

○認定時の保安基準の取り扱い

安全確保を最優先として、主に以下の取り扱いを行う。
（主な例）制限された運行地域→座席の取付強度基準を緩和
車幅の狭い車両→二輪の灯火器の保安基準を適用

○認定後の措置

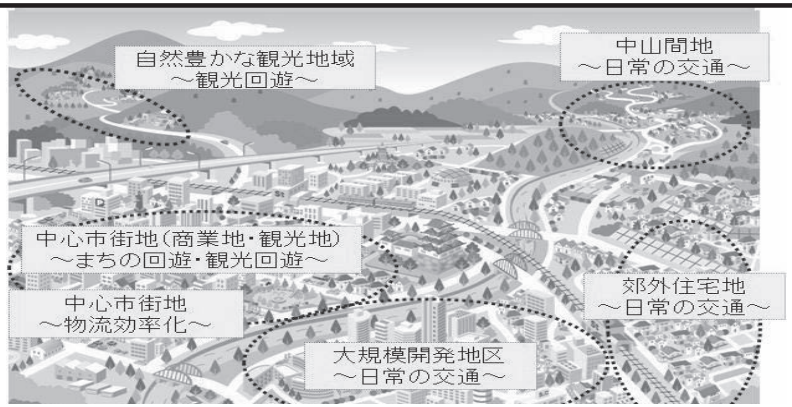
・一台毎の基準適合性審査（いわゆる車検）を軽自動車検査協会にて実施
・使用者に対する運行地域、安全対策等の事前説明
・運行時には、各車両に認定書の写しを携帯させるとともに、申請者は、毎年運行結果を地方運輸局長に報告

スケジュール

2013年1月31日（木）：公布・施行

定格出力（電動自動車）		0.6kW以下	0.6kW超
エンジン排気量		50cc以下	50cc超－660cc以下
三・四輪車	**歩行補助用具**（免許不要） ・時速6km以下 ・車検なし ・全長：1,200mm 全幅：700mm 全高：1,090mm	**第一種原動機付自転車** ・全長：2,500mm ・全幅：1,300mm ・全高：2,000mm	**軽自動車** 超小型モビリティ ・定格出力8kW以下（又は125cc以下） ・乗車定員2人以下（又は2個のCRSを取り付けたものは、3人以下） ・高速道路走行不可 ・全長：3,400mm ・全幅：1,480mm ・全高：2,000mm ・車検あり ・乗車定員4人 ・高速道路走行可

安全確保を最優先にしつつ、地域の手軽な移動の足として利活用



■ディーゼルトラックのドライバーの皆さんへ

DPF（黒煙除去フィルタ）など後処理装置付き車の正しい使用のお願い

ー クリーンな大気環境のためにお願いします ー

はじめに

最近のディーゼルトラックは、排出ガス規制に対応するためDPF※1や尿素SCRなどの排出ガス後処理装置を多く採用しています。これらの装置は適正に使用しないと、エンジン停止などの原因となります。下記の点について正しいご理解をお願いします。

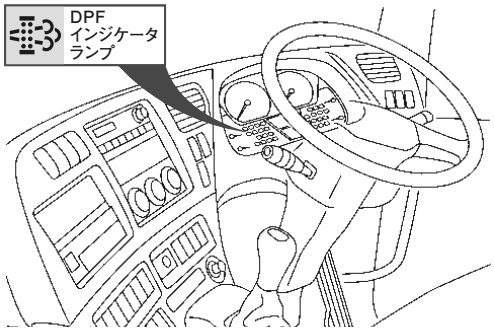
※1：DPFの各社の呼称：いすゞ：DPD、日野：DPR、三菱ふそう：DPF、UD：UDPC

適切な使用に関するお願い

DPFや尿素SCRなどの後処理装置は、正しい使用方法をご理解いただき、各社が規定する適切なメンテナンスを行っていただくことが重要です。

各社で装置の名称、表示の色・方法、取扱い方法などが異なりますので、
詳細については、必ずご使用のお車の取扱説明書をご確認ください。

DPFについて



■DPFの取扱いについて

PM（すす）が溜まると、自動的にPMを燃焼させることでフィルタの性能を保持します。（この時インジケータランプが点灯してドライバーに知らせる車両もあります。）

走行条件によって自動再生では再生が完了しない場合があります。その場合には、インジケータランプが点滅して、手動での再生をドライバーに促します。フィルタの再生を行ってください。

◇運行中の手動再生作業を避けるには、運行終了時に車庫に戻った際に定期的にインジケータで堆積状態を確認し、場合により手動再生を行うこともひとつの方法です。

インジケータランプが点滅したら

DPFの手動再生が必要です

ランプ点滅時、一定時間内に手動再生を行えば良い場合や、速やかに手動再生を行わなければならない場合があるので、必ずご使用のお車の取扱説明書をご確認ください。

インジケータランプが点灯したら

ただちに整備工場に連絡してください

インジケータランプが表示されたまま使用すると、大幅な出力低下やエンジン自動停止が起こります。

■DPFに関するQ&A

Q.手動再生はどのくらいの頻度で行う必要があるのですか?時間はどのくらいかかるのですか?
A.手動再生の頻度や再生に要する時間は、ご使用のお車の年式や車種、使用条件、整備状態などにより異なります。特に頻度は、同じ車両であっても使用の仕方により変わるものですので、一律に提示することは出来ません。ご使用のお車で不明な点やご心配な点等ありましたら、お車の取扱説明書をご確認いただくか、もしくは購入された販売会社にご相談ください。

■DPFにはエンジンオイルの燃えカス（アッシュ：灰分）が堆積しますので、定期的な点検・清掃が必要です。

■エンジンオイルの補充または交換には、**必ず「メーカー指定のオイル」を使用してください。**
DPF付車のエンジンオイルには、**低アッシュ（灰分）「DH2（VDS-4）規格」オイルが指定または推奨されています。**
「DH2（VDS-4）」以外のエンジンオイルを使用すると、DPFへのアッシュの堆積が早まり、目詰まりが起きやすくなります。

国土交通省
いすゞ自動車株式会社、日野自動車株式会社、三菱ふそうトラック・バス株式会社、UDトラックス株式会社
公益社団法人 全日本トラック協会

尿素SCR（選択還元触媒）について

尿素SCRには、メーカー指定の尿素水を使用してください。
メーカー指定の尿素水を補給しなかったり、適正でない尿素水を使用した場合には、ウォーニングランプの点灯や尿素添加装置の故障、最悪の場合には車両走行不能に陥ります。

■尿素SCR触媒の取扱いについて

●メーカー指定の尿素水は、NOx（窒素酸化物）低減のための触媒添加剤です。尿素水タンクが空の状態では走行できません。排出ガスが悪化するだけでなく、エンジンの再始動が出来なくなります。残量が少なくなったり、残量ウォーニングランプが点灯した場合は早めに補給してください。

●尿素水タンクにメーカー指定の尿素水以外の尿素水等を補給した場合、NOx浄化率の低下やフィルタの詰まり、低温時における凍結によるウォーニングランプの点灯など不具合が発生する可能性があります。メーカー指定の尿素水をご使用ください。

■尿素水に関するウォーニングランプ

■残量ウォーニング
尿素水残量が少なくなると点灯します。早目に補給してください。

■品質識別ウォーニング
指定の尿素水以外の液体を補給したとき点灯します。取扱説明書をご確認ください。

■添加システムウォーニング
尿素水添加システムに異常が発生すると点灯します。ただちに整備工場に連絡してください。

低硫黄軽油の使用について

排出ガス後処理装置付き車には、必ず低硫黄軽油を使用してください。
●2007年以降、自動車排出ガス規制の強化に伴い「自動車燃料品質の規制値」も強化され、軽油に含まれる硫黄分が10ppm以下の**低硫黄軽油**となりました。DPFや尿素SCRなどの排出ガス後処理装置の性能を維持するためには、必ず低硫黄軽油を使用してください。それ以外の燃料を使用すると、排出ガス後処理装置の故障やエンジン停止などの原因になります。

お問い合わせ先

ご不明な点等につきましては、各社最寄りの販売会社または下記へお問い合わせください。

いすゞ自動車（株） お客様相談センター	0120-119-113
日野自動車（株） お客様相談窓口	0120-106-558
三菱ふそうトラック・バス（株） お客様相談センター	0120-324-230
UDトラックス（株） お客様相談室	0120-67-2301

国土交通省プレスリリース

平成 20 年 12 月 26 日

道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部改正等について
～自動車等のマフラー（消音器）に対する騒音対策の強化等～

国土交通省は、本日、自動車等のマフラー（消音器）に対する騒音対策の強化のため、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」（平成 14 年 7 月 15 日国土交通省告示第 619 号。以下「細目告示」という。）等を一部改正するとともに、「後付消音器の性能等を確認する機関の登録規程」（平成 20 年 12 月 26 日国土交通省告示第 1534 号）を制定しました（別紙１）。

また、細目告示の一部改正により、排出ガスを浄化する尿素選択還元型触媒システム（尿素SCRシステム）等の機能維持に関する要件について明確化を行いました（別紙２）。

これらの改正に先立って行いましたパブリックコメント（（騒音関係）平成 20 年 6 月 25 日～7 月 25 日、（排出ガス関係）平成 20 年 8 月 15 日～9 月 15 日）の結果につきましては、国土交通省のホームページに公表しています。

（別紙１）

自動車等のマフラー（消音器）に対する騒音対策の強化について

１．背　景

⑴　マフラー（消音器）を交換すること等により、大きな騒音や人が不快と感じる騒音をまき散らす自動車・原動機付自転車（以下「自動車等」という。）が後を絶たない状況にあり、問題となっています。これまで、自動車等が発する騒音に対しては、「近接排気騒音基準」が定められており、車両型式認証（自動車の型式指定等※1）、車検並びに整備命令及び不正改造等の禁止の規定※2 等において適用されてきました。しかしながら、これらの規制のみでは、不適切なマフラーの装着等により大きな騒音を撒き散らす車両を、必ずしも十分に排除できていません。

⑵　このような状況を踏まえ平成 16 年 7 月、国土交通省は環境省と合同で「自動車排気騒音対策検討会」を設置し、交換用マフラー事前認証制度の導入を柱とする、不正改造車等の排除方策について検討を重ねてきました。また、平成 17 年 6 月には、環境大臣より中央環境審議会に対し、「今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について」諮問され、使用過程車の騒音対策をはじめとして審議が行われてきました。

⑶　今般、「自動車排気騒音対策検討会」における検討結果、及び平成 20 年 12 月 18 日付けの中央環境審議会中間答申において早急に実施すべき使用過程車に対する騒音低減対策として、「マフラーの事前認証制度を導入し、認証されたマフラーへの表示を車検等において活用することが適当である。」とされたことを踏まえ、以下の通り関係法令を整備しました。

※1　車両型式認証においては、加速走行騒音基準及び定常走行騒音基準も適用されている。

※2　整備命令及び不正改造等の禁止の規定は、検査対象自動車及び軽二輪自動車に対して適用が可能。

２．騒音対策強化の概要

平成 20 年 12 月 26 日公布の下記告示による措置の概要は、⑴～⑶のとおりです。詳しくは、下記告示を参照ください。

○ 「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部を改正する告示」（平成 20 年 12 月 26 日国土交通省告示第 1532 号）（以下、本告示による一部改正後のものを「細目告示」という。）

○ 「道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のために必要な事項を定める告示の一部を改正する告示」（平成 20 年 12 月 26 日国土交通省告示第 1533 号）（以下、本告示による一部改正後のものを「適用関係整理告示」という。）

○ 「後付消音器の性能等を確認する機関の登録規程」（平成 20 年 12 月 26 日国土交通省告示第 1534 号）

⑴ マフラーの構造・性能に係る要件

① 騒音低減機構を容易に除去することができる構造の禁止

自動車等に備えるマフラーについては、これまで、「全部又は一部が取り外されているもの」、「切断されているもの」、「内部の騒音低減機構が除去されているもの」及び「破損又は腐食があるもの」を基準不適合としています。今般、これらに加えて、「消音器の騒音低減機構を容易に除去できる構造のもの」も基準不適合とします。（この基準は、車両型式認証、車検、整備命令及び不正改造等の禁止の規定等において適用し、不適合のものは車検時に不合格とされる等の処分を受けます。）

（細目告示第 40 条第２項、第 118 条第２項、第 196 条第２項、第 252 条第２項、第 268 条第２項、第 284 条第２項）

② 使用過程車及び並行輸入車等のマフラーに対する加速走行騒音防止性能の義務付け

使用過程車については、これまで、近接排気騒音規制値に適合することを義務付けていますが、これに加えて、そのマフラーに対し、「加速走行騒音を有効に防止するものであること」を新たに義務付けます。また、並行輸入車など、車両型式認証を受けていない自動車等のマフラーにも同様の要件を課します。具体的には、次のイ又はロのマフラーは当該基準に適合するものとします。なお、乗車定員 11 人以上の自動車、車両総重量が 3.5トンを超える自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車に備えるマフラーは、当該基準の適用対象外とします。（いずれにも該当しないマフラーは車検に合格しないこととなります。）

イ 次のいずれかの表示があるマフラー

(i) 純正品表示（車両型式認証を受けた自動車等が備える純正マフラーに行う表示）

(ii) 装置型式指定品表示（自マーク）

(iii) 性能等確認済表示（登録性能等確認機関（⑵参照）が確認した交換用マフラーに行う表示）

(iv) 国連欧州経済委員会規則（ECE 規則）適合品表示（E マーク）

(v) 欧州連合指令（EU 指令）適合品表示（e マーク）

ロ　次のいずれかの自動車等が現に備えているマーク

(i)　加速走行騒音レベルが 82dB(原動機付自転車は 79dB)以下である自動車等

(ii)　加速走行騒音レベルが ECE 規則又は EU 指令に適合する自動車等

(細目告示第 118 条第 3 項、第 196 条第 3 項、第 268 条第 3 項、第 284 条第 3 項)

③　適用時期

平成 22 年 4 月以降に製作される自動車等(輸入車を含む。)に適用します。

(適用関係整理告示第 27 条第 23 項及び第 24 項並びに第 71 条第 10 項及び第 11 項)

(2)　交換用マフラー事前認証制度の創設

交換用マフラー市場において有効な騒音防止性能を有するマフラーが適切に選別される環境を整備すること等を目的として、交換用マフラーの騒音防止性能等を予め確認する機関を国土交通大臣が登録し、当該登録を受けた機関(登録性能等確認機関)が性能等を確認したマフラーには、「性能等確認済表示」を表示する等の制度を大臣告示により創設しました。なお、乗車定員 11 人以上の自動車、車両総重量が 3.5トンを超える自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車に備えるマフラーは、当該制度の対象外です。本告示は、公布の日から施行します。

(告示 : 後付消音器の性能等を確認する機関の登録規程)

(3)　騒音試験法の一部見直し等

①　ハイブリッド自動車等の近接排気騒音試験法を定めました。

(細目告示別添 38 中 5. 3)

②　加速走行騒音試験に使用する路面は、当分の間、車両型式認証の場合を除き、非 ISO 路面であっても良いこととします。

(細目告示別添 40 中 3.)

③　適用時期

①及び②は、公布の日から適用します。

3．交換用マフラー等に対する今後の騒音規制

交換用マフラー及び並行輸入車等のマフラーの加速走行騒音防止性能に係る規制については、車両の型式認証時に適用される性能要件相当まで強化することを念頭に見直しを行う必要があります。このため、ECE 規則の改定の動向等を踏まえつつ、今般導入の規制効果を見極めた上で、速やかに規制強化について検討を開始します。

国土交通省

マフラーの騒音規制対策を強化！

改正概要

①騒音低減機構を容易に除去できるマフラーの装着を禁止します。

②新車段階だけでなく、使用過程時にも加速走行騒音の防止要件に適合することが求められます。

※自動車及び原動機付自転車が規制対象
（乗車定員11人以上の自動車、車両総重量が3.5トンを超える自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車を除く。）

※車両型式認証を受けていない並行輸入自動車などはこれまで新車段階で加速走行騒音の防止要件が適用されていませんでしたが、今回新たに適用されます。

適用時期

平成22年4月以降に製作される自動車及び原動機付自転車に適用

マフラー（消音器）に対する騒音対策の強化!

1 騒音低減機構を容易に除去できるマフラーの装着を禁止します。

不適合事例

■マフラーの消音機能に関する部品が溶接、リベット等で取り付けられていないもの
（例）マフラーにインナーサイレンサーがボルト止め、ナット止め、接着等により取り付けられており、容易に取り外せるもの

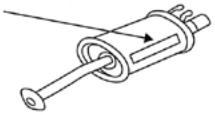
2 新車段階だけでなく、使用過程時にも加速走行騒音の防止要件に適合することが求められます。

※自動車及び原動機付自転車が規制対象
（乗車定員11人以上の自動車、車両総重量が3.5トンを超える自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車を除く。）
※車両型式認証を受けていない並行輸入自動車などはこれまで新車段階で加速騒音の防止要件が適用されていませんでしたが、今回新たに適用されます。

基準に適合するもの

(1) 次のいずれかの表示があるマフラー

（イ）自動車製作者表示（車両型式認証を受けた自動車等が備える純正マフラーに行う表示）
（例）自動車メーカー商号、商標等



（ロ）装置型式指定品表示（装置型式指定を受けた騒音防止装置に行う表示）（自マーク）
（例）

（ハ）性能等確認済表示（確認機関が性能等を確認した交換用マフラーに行う表示）
（例）

（第１種後付消音器の性能等確認済表示の例）

（ニ）協定規則適合品表示（Ｅマーク）
（例）

（数字は認定国の番号を示し、番号は認定国により変わります。）

（ホ）欧州連合指令（EU指令）適合品表示（eマーク）
（例）

（数字は認定国の番号を示し、番号は認定国により変わります。）

(2) 次のいずれかの自動車等が現に備えているマフラー

（イ）加速走行騒音レベルが82dB（原動機付自転車は79dB）以下である自動車等
■ 公的試験機関が実施した試験結果が必要となります。

（ロ）加速走行騒音レベルが協定規則又はEU指令に適合する自動車等
■ 外国の法令に基づく書面又は表示で確認出来ます。例えば、以下のものがあります。
（ただし、同一性や基準への適合性が明らかであることが必要です。）
・ＣＯＣペーパー（ＥＵ指令に基づく車両型式認可車両に交付される適合証明書）
・ＷＶＴＡラベル又はプレート（ＥＵ指令に基づく車両型式認可を受けた車両に貼付されている当該車両型式認可番号が表示されているもの）

適用時期 平成22年4月以降に製作される自動車及び原動機付自転車に適用

管理課関係

回送運行許可を受けた者に対する行政処分等基準の制定について

中運技管第96号
平成25年２月13日

中部運輸局長 殿　　国自情第179号
平成24年12月26日　　自動車局長

回送運行許可事業者（以下「事業者」という。）の法令違反について、道路運送車両法（昭和26年法律第185号。以下「法」という）第36条の２（法第73条第２項において準用する場合を含む。以下同じ。）の規定に基づく許可の取消し等行政処分等を行う際の基準及び貸与を行わない期間を下記のとおり定めたので、今後、管下の事業者に行政処分等を行う場合、この基準に従って行うこととされたい。

記

１．通則

⑴　本通達における回送運行許可事業者とは、自動車の回送を業とする者で法第36条の２第１項の規定に基づき地方運輸局長の許可を受けたものをいう。

⑵　行政処分の種類は、許可の取消処分、回送運行許可証及び回送運行許可番号標（以下「許可証等」という。）の全部返納処分及び一部返納処分とする。なお、これに至らないものは文書警告とし、行政処分とこれをあわせたものを「行政処分等」という。

⑶　本通達における「初違反」とは、回送運行許可の有効期間内の違反について、当該違反を確認した日までに同一営業所において同一の違反による行政処分等がない場合における当該違反をいう。

⑷　本通達における「再違反」とは、回送運行許可の有効期間内の違反について、当該違反を確認した日までに同一営業所において同一の違反による行政処分等を１度受けている場合の当該違反をいう。

⑸　本通達における「再々違反」とは、回送運行許可の有効期間内の違反について、当該違反を確認した日までに同一営業所において同一の違反による行政処分を２度以上受けている場合の当該違反をいう。

⑹　違反行為については、当該違反行為を行った営業所及び事業者に対して、別表に掲げる違反行為ごとの基準点数（以下「違反点数」という。）を付与・累計する。

⑺　違反点数の累計期間は回送運行許可の有効期間とし、有効期間の満了日をもって当該違反点数は消滅するものとする。

⑻　事業者が、有効期間満了後に引き続き新たな許可を受けた場合において、従前の許可期間内の違反が確認された場合は、当該違反行為を確認した日をもって行政処分等を行うこととする。

⑼　行政処分等については、営業所及び事業者単位に付与・累計された違反点数に応じ、別表に掲げる内容を行うものとする。

⑽　許可証等の返納処分について１組未満の端数が生じた場合は、切り上げにより返納させることとする。

⑾　法第36条の２第９項に規定する回送運行許可証の交付及び回送運行許可番号標の貸与を行わない期間は、営業所単位に付与・累計された違反点数に応じ、別表に掲げる期間を定める。

⑿　行政処分等を行う場合は、原則として事業者を運輸支局等（運輸監理部を含む。以下同じ。）又は地方運輸局に呼び出して事業の改善について指導を行うとともに、その状況について、処分の日から１ヶ月以内に報告を行うよう措置する。

⒀　違反行為を行った事業者に対し行政処分等を行う場合において、当該違反行為に係る営業所が廃止（以下「廃止営業所」という。）されたときは、当該違反行為は、当該廃止営業所と同一の運輸支局等の管轄区域に所在する営業所のうち廃止営業所の最寄りの営業所に係るものとして取り扱うものとする。ただし、廃止営業所と同一の運輸支局等の管轄区域に営業所が存在しない場合にあっては、廃止営業所と同一の地方運輸局等の管轄区域に所在する営業所のうち廃止営業所の最寄りの営業所に係るものとする。

２．事業者に対し行政処分等を行うべき法36条の２第７項第１号から第４号までに規定する違反事項の具体的内容については、次のとおりとする。

⑴　道路運送車両法第36条の２第７項第１号関係

①　許可を受けた者以外に許可証又は許可番号標を利用させた場合。

②　許可証の交付を受けた営業所以外の営業所に許可証又は許可番号標を利用させた場合。

③　自ら回送自動車以外の自動車に許可証又は許可番号標を利用した場合。

④　管理不適切が原因で第三者に許可証又は許可番号標を利用された場合。

⑵　道路運送車両法第36条の２第７項第２号関係

①　継続検査を受検する目的のみに使用するなど、本来の事業目的と異なる回送を行った場合。

⑶　道路運送車両法第36条の２第７項第３号関係

①　有効期間が経過しているにも関わらず、交付申請手続を行わずに引き続き使用した場合。

⑷　道路運送車両法第36条の２第７項第４号関係

①　懈怠又は故意により、許可証等の返納をしなかった場合。

②　管理不適切等の理由により許可証等を紛失し、これにより返納し得ない場合。

③　条文中「正当な理由」とは、次により判断する。

- 期間満了日直前の回送運行において長距離の回送を行っていた等の正当な事由がある場合。
- 天災又はその他のやむを得ない事由がある場合。

④　事業者が許可証等を紛失した場合において、当該許可証等について無効の告示を行った場合には、当該告示の日をもって有効期間が満了した日として取り扱う。

附　則

（適用時期）

１．本通達は、平成25年２月１日以降の行政処分等から施行する。

（別　表）

違反行為ごとの行政処分等基準

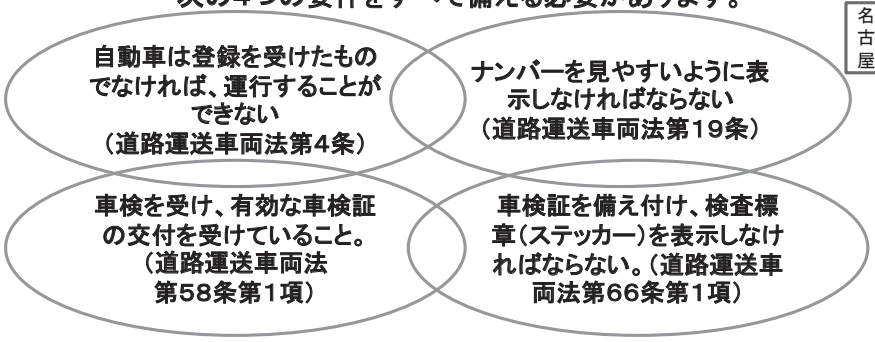
違反行為		基準点数		
適用条項	事項	初違反	再違反	再々違反
車両法第36条の２第７項第１号	回送運行許可証又は回送運行許可番号標が回送自動車以外の自動車のために利用されたとき。			
	①臨時・偶発的と認められるもの	３点		
	②反復継続・計画的と認められるもの	５点	７点	９点
車両法第36条の２第７項第２号	回送運行許可証に記載された回送の目的に従わないで回送自動車を運行の用に供したとき。			
	①臨時・偶発的と認められるもの	３点		
	②反復継続・計画的と認められるもの	５点	７点	９点
車両法第36条の２第７項第３号	回送運行許可証に記載された有効期間外に回送自動車を運行の用に供したとき。			
	①臨時・偶発的と認められるもの	３点		
	②反復継続・計画的と認められるもの	５点	７点	９点
車両法第36条の２第７項第４号	正当な理由がないのに、回送運行許可証の有効期間満了後３日以内に、当該回送運行許可証及び回送運行許可番号標を地方運輸局長等に返納しなかったとき。			
	①懈怠又は故意により３日以内に返納しなかった場合	１点	２点	３点
	②管理不適切等の理由により許可証等を紛失し、これにより返納し得ない場合	２点	４点	６点

行政処分等の内容及び交付・貸与を行わない期間	付与・累計された違反点数
回送運行許可取消	20点
違反営業所の許可証等の全部返納及び６ヶ月間の交付・貸与の停止	15～19点
違反営業所の許可証等の50%返納及び３ヶ月間の交付・貸与の停止	11～14点
違反営業所の許可証等の20%返納及び２ヶ月間の交付・貸与の停止	７～10点
違反営業所の許可証等の１組返納及び１ヶ月間の交付・貸与の停止	４～６点
文書警告	１～３点

回送運行許可について

「回送運行」ってどんな制度？

自動車が公道を走るためには、保安基準を満たす必要があるほか、次の4つの要件をすべて備える必要があります。



しかし、車検切れ、抹消済み、一度も登録を受けたことのない車など、自動車の流通過程では、公道を走ることのできる要件をすべて満たすことができない車が発生します。
こういった車を運行（回送）する回数が多い事業者に、特例的に認められているのが回送運行許可制度です。

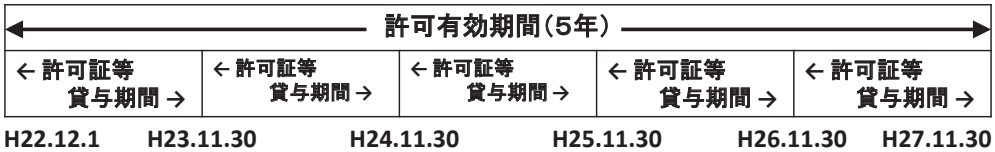
回送運行は一定の条件を備えた事業者に特例的に認めることができる制度です。

「回送運行」ってどんな事業者に認められる？

回送運行で認められる業の種類は「製作」「陸送」「販売」の事業者です。
許可を取得した業の目的に沿ってのみ、回送自動車を運行することができます。

業の種類	回送自動車の目的	回送の具体例
製作	自らが製作・架装するための自動車の回送	自己の工場と依頼者、自動車置場、テストコース間の回送
陸送	回送を委託された自動車を委託者が指示する場所間の回送	委託者の指示する場所間の回送
販売	自己の販売又は仕入れに係る自動車の提示、展示、引き取り、納車、整備、車検、登録等のための回送	自己の営業所と仕入先、納品先、自動車置場、車体架装工場、整備工場、展示場、運輸支局への回送

★ **許可の取得には、申請から1ヶ月かかります。**
★ **許可取得後、貸与申請（回送運行許可証と回送運行許可番号標を取得するための申請）を行った後、実際に使用できることになります。**
★ **許可の有効期間は最長5年、許可証の有効期間は最長1年です。**



※注意　期間内の手続きを怠ると許可が失効し、使用できなくなります。

「回送運行」でしてはいけない行為は？違反したらどうなる？

違反行為が発覚した場合、その違反内容に応じて、
「文書警告」「許可証等の返納及び6ヶ月以内の交付停止処分」「許可の取り消し」
の行政処分が課されます。

違反行為の具体例 （回送運行許可証→「許可証」、回送運行許可番号標→「番号標」と記載）	根拠条文 道路運送車両法 第36条の2第7項
許可を受けた者以外に許可証又は番号標を利用させた場合	第1号
許可証の交付を受けた営業所以外に許可証又は番号標を利用させた場合	第1号
自ら回送自動車以外の自動車に許可証又は番号標を利用した場合（自動車を本来の用途に使用すること。例えば、荷物の運搬、ドライブ、キャンピングカーをキャンプ場へけん引するなどに使用すること。）	第1号
管理不適切が原因で第三者に許可証又は番号標を利用された場合	第1号
継続検査を受検する目的のみに使用するなど、本来の事業目的と異なる回送を行った場合	第2号
有効期間が経過しているにも関わらず、交付申請手続を行わずに引き続き使用した場合。	第3号
許可証又は番号標を有効期間満了後、3日以内に返納しない場合	第4号

＊　営業所ごとに違反点数が付与され、付与された点数により、営業所ごとに行政処分が課されます。
＊　付与された点数は、回送運行許可の有効期間満了日をもって消滅します。
＊　事業者の全営業所の違反点数合計が20点に達すると、回送運行許可の取り消しとなります。
＊　許可を取り消された場合、取り消しの日から2年間、許可が受けられなくなります。
＊　許可証等の返納及び交付停止処分を受けた場合、交付停止期間満了後、再度貸与を受けることができますが、その際の手数料は有料となります。
＊　行政処分（一定の規模以上）については、中部運輸局においてプレス発表されます。
＊　回送運行においての違法行為は、道路運送車両法上の違法行為となり、罰則が適用されることがあります。また罰則は運転者だけでなく、事業者にも課されることがあります。

〔自動車検査独立行政法人関係〕

自動車検査法人プレスリリース

平成 24 年 9 月 21 日

－ 審査事務規程の第 59 次改正－

• 試作車・組立車の審査方法の明確化等の改正
• 新規検査、予備検査及び構造等変更検査の審査において、提示された自動車の改造部位等の画像保存等の改正
• 改造自動車の審査方法の明確化等の改正

審査方法の明確化を行い、統一的な審査を実施するために審査事務規程の一部改正を行い、平成 24 年 10 月 1 日から施行します。

主な改正の概要は、次のとおりです。

1．審査終了後、不正に使用する蓋然性が高い状態を(タイヤの取外しにより、軸数を減ずるもの又は複輪を単輪にするもの)明確化し、不適切な補修等の規程に追加します。(2－4)

2．試作車・組立車審査結果通知書による現車確認について、提示があった自動車と試作車・組立車審査結果通知書(本紙又は写しとする。)、外観図、各装置の詳細図及びその他特に指示された資料に記載されている自動車との同一性確認事項を明確化し規定します。(2-11-5)

3．新規検査、予備検査及び構造等変更検査の審査において、提示された自動車の画像を３次元測定・画像取得装置を用いて、改造部位等の画像の取得及び保存について規定します。(2-21-2)

4．改造自動車審査要領における車枠及び車体の測定方法の明確化

改造自動車審査要領において、改造自動車の範囲とする際、車枠車体が２分の１以上残されていることが必須としているところであり、その判断方法について明確にします。

(別添１　2.(1)(3))

5．改造自動車審査要領における能力強度等の基準の明確化

改造自動車審査要領において、改造した装置の能力強度等の基準の検討する際、装置に負荷される荷重について、現状の例に加え、技術上適当と考えられるものを追加します。

(別添１　7.(1) 別表３)

6．その他

審査事務規程項ずれを訂正するため、所要の改正を行った。

自動車検査法人プレスリリース

平成25年２月27日

― 審査事務規程の第 60 次改正 ―
燃料の規格、制動装置、電気装置、突入防止装置、座席、座席ベルト等、年少者用補助乗車装置等、窓ガラス貼付物等、その他の灯火等の制限等の改正

自動車検査独立行政法人(略称：自動車検査法人)は、国土交通省における道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号。以下、「保安基準」という。)、装置型式指定規則(平成10年運輸省令第66号)、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示(平成14年国土交通省告示第619号。以下、「細目告示」という。)及び道路運送車両の保安基準第２章及び第３章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示(平成15年国土交通省告示第1318号。以下、「適用関係告示」という。)の一部改正、並びに二輪自動車の制動装置の技術基準に適合する型式の追加のため、審査事務規程の一部改正を行い、平成25年３月１日から施行します。

１．保安基準、装置型式指定規則、細目告示および適用関係告示の改正事項については、次のとおり。

- Ｅ10対応ガソリン自動車に係る燃料の規定を新設(審査事務規程１－４)
- 貨物自動車への衝突被害軽減制動装置に係る規定の新設(審査事務規程４－15)
  (貨物の運送の用に供する普通自動車(牽引自動車及び被牽引自動車を除く。)であって車両総重量８ｔを超えるもの及び貨物の運送の用に供する牽引自動車であって車両総重量13ｔを超えるもの)
- 外部から電力が供給される自動車における電気装置に係る規定の新設(審査事務規程４－25)
- 突入防止装置の装備義務付け対象車両の拡大に係る規定の改正(審査事務規程４－30、５－30)
  (車両総重量3.5ｔ以下の貨物自動車及び乗用自動車等に拡大)
- 横向き座席の定義及び横向き座席を備えることができる自動車に係る規定の改正、並びに消防車等の緊急自動車及び特別支援学校に通う生徒又は児童の運送を目的とする自動車に備える座席に係る規定の改正(審査事務規程４－34、５－34)
- 消防車等の緊急自動車及び特別支援学校に通う生徒又は児童の運送を目的とする自動車に備える座席ベルト及び座席ベルト取付装置に係る規定の改正(審査事務規程４－36)
- 年少者用補助乗車装置に用いられるISOFIXトップテザー取付装置及び当該装置の後方に備えられたISOFIXトップテザー取付装置以外の取付装置に係る表示、並びに年少者用補助乗車装置取付具を一個とすることができる自動車に係る規定の改正(審査事務規程４－39、５－39)
- 運転者の視野の確保に支障がない範囲において、車室内の温度等を検知して空調装置等を自動的に制御するための感知器は窓ガラスに貼付可能とすること、並びに自動車及び自動車の装置等の盗難防止装置の装備表示を側面ガラスに貼付可能とすることに係る規定の改正(審査事務規程４－47、５－47)
- 保安基準に規定されているもの以外は、自動車(緊急自動車を除く。)に右左折、進路変更、減速などの指示灯火を備えることができないことを明確化することに係る規定の改正(審査事務規程４－82、５－82)

２．二輪自動車の制動装置の技術基準に適合する型式の追加

- 二輪自動車の制動装置の技術基準に適合している自動車一覧表について、適合型式を追加することに係る規定の改正（審査事務規程 別添２、別表第２）

自動車検査場内における人身事故抑制について
（協力依頼）

中部地方自動車整備連絡協議会会長 殿

自 中 部 第 133 号　自動車検査独立行政法人
平成24年11月21日　中部検査部長

日頃は、当検査法人の審査業務にご理解、ご協力を賜り感謝申し上げます。

当検査法人は、第３期（平成23～27年度）の中期目標に「人身事故について、中期期間中の平均発生件数を平成22年度に比べて10％以上の削減」を掲げ、目標達成のためには年間当たり15件以内にすることとなりますが、平成23年度においては17件、今年度においては、既に16件の人身事故が発生し目標数値を上回っているところです。

中部検査部管内においても、８月末から11月中旬までの間に３件の人身事故、特に加害者が認証工場である痛ましい事故（２件）　①静岡：死亡事故（検査コース入口で大型車両の前方に潜り込み右前輪付近を確認中の社長が、運転者（当該工場の従業員）が潜り込んでいる社長に気づかずに車両を前進させたためによる轢死）、②四日市：全治３か月の負傷事故（受検待中、前方車両との間が空いたので前進したがブレーキとアクセルの踏み間違いにより停止できず、前方で排気ガスのプローブを挿入していた当検査法人職員を前方車両とで挟み込みによる重傷事故）が発生しております。

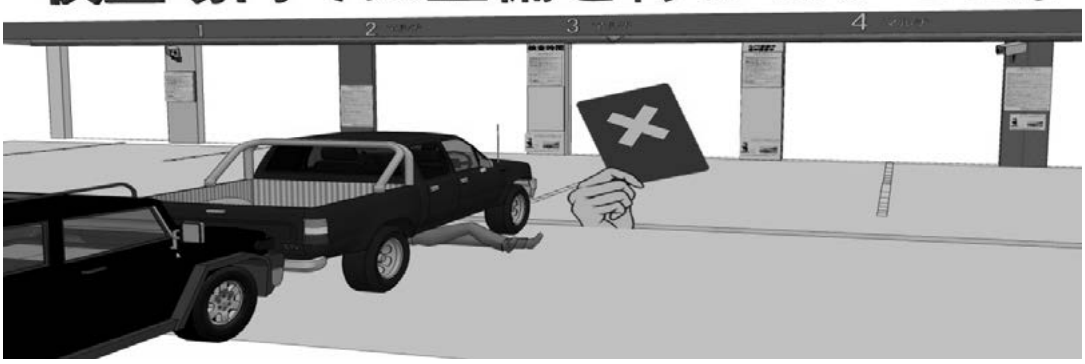
つきましては、管内検査場における人身事故０を目指すため、貴会傘下会員に下記事項を遵守していただきますよう周知方ご協力をお願いいたします。

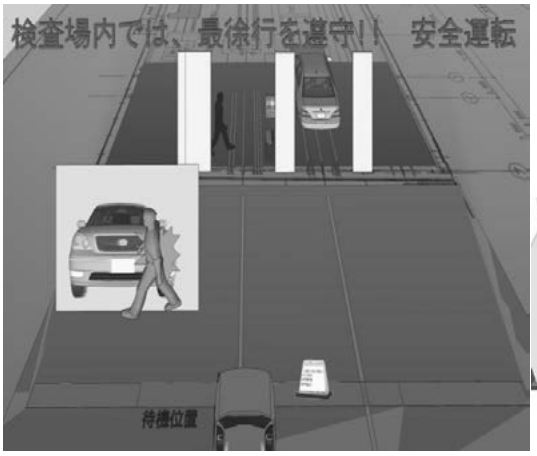
記

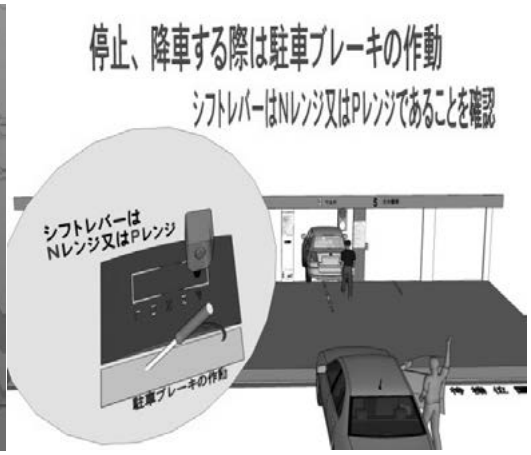
１．検査場内で整備等は行わないこと。
２．検査場内では、最徐行を厳守し、安全運転をすること。
３．受検車両を停止（ブレーキ・スピード検査時を除く）・降車する際は、必ず駐車ブレーキを作動させ、シフトレバーがNレンジ又はPレンジであることを確認すること。
４．受検車両を発進させる際には、前方に人がいないことを確認し、アクセルとブレーキの踏み間違いがないよう細心の注意をはらうこと。
５．受検車両の前後には、止むを得ない場合以外は立ち止まらないこと。

以上

検査場内では整備を行わないこと。







平成25年６月26日

不正改造車を排除する取り組みの実施結果（平成24年度）
［カスタムカーショーで113台の改造車に文書による注意喚起］
［自動車用品店で77件の自動車部品・カー用品に注意喚起］

自動車検査独立行政法人（略称：自動車検査法人）は、不正改造車の排除を目的として、平成18年から自動車用品店で自動車部品・カー用品の実態調査並びにカスタムカーショーにおける不正改造防止の啓発活動に取り組んできました。

平成24年度におけるこれら取り組みの結果をお知らせします。

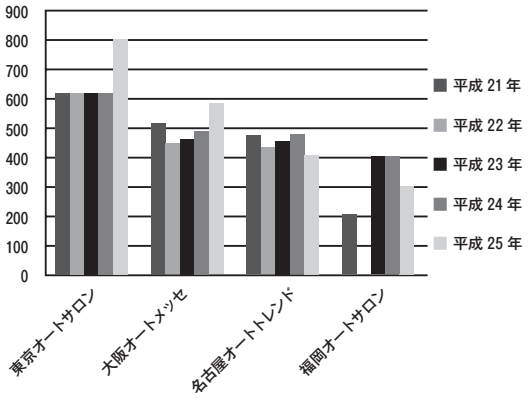
◇カスタムカーショーにおける不正改造防止の啓発活動◇

本年１月から３月にかけて、全国主要都市で開催された４ヵ所のカスタムカーショー（東京オートサロン、大阪オートメッセ、名古屋オートトレンド、福岡カスタムカーショー）において、自動車検査官延べ44名を派遣し、展示された車両2,100台（グラフ１参照）を確認しました。その結果、保安基準に適合していない又は適合しなくなるおそれがあるにもかかわらず公道走行できない旨を明示していなかった展示車両113件の出展者に対し、文書により注意を喚起しました。（口頭指導等103件）

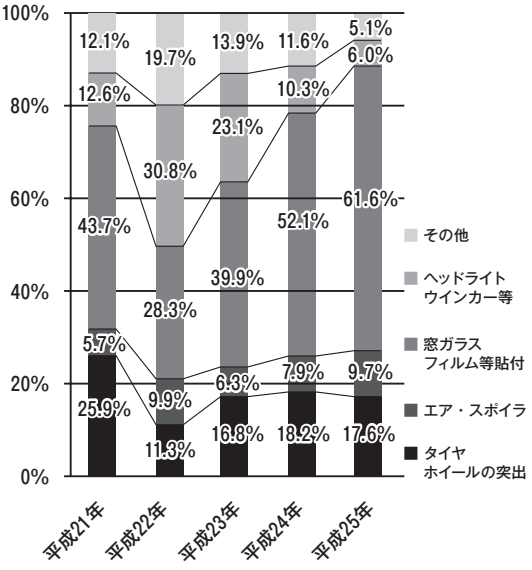
装置毎の基準不適合箇所数は昨年の248件から216件と約13%減となり、内訳はグラフ２のとおり、窓ガラスフィルム等貼付とタイヤ・ホイールの突出等で全体の79.2%を占めました。

８年目を迎えたこの啓発活動では、当法人職員による車両確認を一般公開前に行うなど全面協力をいただいたこと、また、主催者から出展者に対する事前周知が行われることで公道を走行できない車両に「公道走行不可」等の表示がされているなど出展者の不正改造に対する理解が回を追うごとに深まってきています。

グラフ１　出展車両数



グラフ２　不適合箇所の内訳



◇自動車用品店での自動車部品・カー用品の実態調査◇

平成24年度に、自動車用品小売業協会(APARA)の協力を得て、全国各地のカー用品ショップの14店舗に自動車検査官を派遣し、陳列されている自動車部品及びカー用品の基準適合性について、特に「車検対応品」等の表示がされている自動車部品及びカー用品を重点に調査を実施しました。

調査をした結果、取付位置や取付方法によっては基準に適合しなくなるおそれのある自動車部品・カー用品が全体で77件(内訳はグラフ３及び表１参照)見受けられたため、当該店舗に対して購入者への適切なアドバイスを行うよう注意喚起を行いました。

※写真はイメージです。

注意喚起を行った自動車部品・カー用品の77件の内訳では、部品・用品の種類が６種類、製作業者別が35社、商品名別が48件となっていましたが、その中で最も多かった部品・用品としては、LED ランプ(テープ付き)等の電装飾品類が23件ありました。

グラフ３ 基準に適合しなくなるおそれのある部品等の内訳

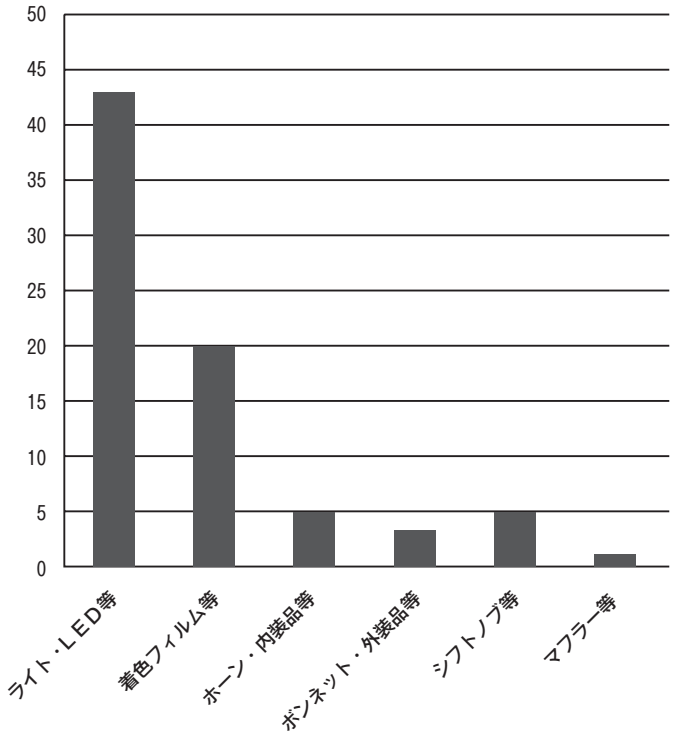


表１ 基準に適合しなくなるおそれの具体的事例

部品・用品種別	基準に適合しなくなるおそれの内容
• LEDランプ等	300cd 超えの明るい灯火、前面に赤色灯火又は後面に白色灯火の取付
• 反射器等	前面に赤色反射器又は後面に白色反射器の取付
• 窓用フィルム • ステッカー	運転者席又は助手席のガラスに貼付すると視認性が低下し運転上危険になるおそれがあるフィルムの貼付(窓用フィルム等は透過率の基準があります。)
• 内装品	衝突等による衝撃を受けたときに、乗車人員の頭部等に過度の衝撃を与えるおそれがあるものの取付
• 外装品	車体外装基準に適合しない自動車部品及び装飾品の取付
• シフトノブ	ドライバーの見やすい位置にシフトパターンの表示がない
• マフラー等	加速騒音規制適合しないおそれがある

自動車検査法人は、今後も関係団体と協力し不正改造防止の啓発活動に取組み、自動車の安全性の確保及び環境の保全に努めて参ります。

自動車検査中における事故防止について

軽自動車検査協会
愛知主管事務所

• 今般、愛知主管事務所管内の自動車検査コース入口において、外観検査を終えた検査車両が、アクセルペダルとブレーキペダルを踏み間違えて暴走し、ヘッドライト検査中の車両に追突し、検査中の車両及びヘッドライトテスターを破損する事故が発生しました。

受検車両による事故防止につきましては、これまでも「受検上の注意事項」及び「受検者の禁止事項」の掲示等により受検者の皆様に周知しているところですがあらためまして下記事項を徹底していただき、なお一層の事故防止にご協力いただきますようお願いします。

記

• 検査コース内において携帯電話等の使用及びサンダル、スリッパ等運転装置の誤操作のおそれのある履物での受検はご遠慮下さい。

• 入口の信号灯が青「進入」になってから、誘導線に沿ってゆっくりと（5㎞/h以内）テスタへ乗り入れて下さい。

〔一般・統計資料関係〕

平成24年度自動車分解整備事業監査結果

〔認証工場〕

項目 / 支局	年度当初工場数	監査件数	局長処分				支局長警告	改善命令
			取消	停止	警告	計		
愛知	5,180	24	0	1	0	1	0	0
静岡	3,511	22	0	0	0	0	0	0
岐阜	1,889	14	0	1	0	1	0	0
三重	1,707	11	1	1	0	2	0	0
福井	789	7	0	1	0	1	0	0
局計	13,076	78	1	4	0	5	0	0

〔指定工場〕

項目 / 支局	年度当初工場数	監査件数	局長処分						支局長警告	是正命令
			取消	停止	警告	計	検査員解任	検査員警告		
愛知	1,793	657	0	3	0	3	1	1	3	0
静岡	985	414	0	0	0	0	0	0	7	0
岐阜	607	252	0	4	1	5	1	4	20	0
三重	716	171	0	1	0	1	1	1	1	0
福井	345	183	0	3	0	3	0	3	1	0
局計	4,446	1,677	0	11	1	12	3	9	32	0

平成24年度自動車分解整備事業の行政処分

認証工場の処分状況（平24.４～平25.３）

項目 / 支局	認証の取消	認証の停止	改善命令	警告	業態別		
					ディーラ	専業	組合
愛知	0	1	0	0	0	1	0
静岡	0	0	0	0	0	0	0
岐阜	0	1	0	0	0	1	0
三重	1	1	0	0	0	1	0
福井	0	1	0	0	1	0	0
局計	1	4	0	0	1	3	0

処分の対象となった違反条文

違反条文	第81条第２項	第90条	第91条	第91条の２	第91条の３	第94条の３	第94条の５	第99条の２
件数	1	1			1		1	2

指定工場の処分状況（平24.４～平25.３）

項目 / 支局	指定の取消	適合証の交付停止	是正命令	警告（支局を含む）	検査員解任	業態別（検査員解任を除く）		
						ディーラ	専業	組合
愛知	0	3	0	3	1	1	5	0
静岡	0	0	0	7	0	2	5	0
岐阜	0	4	0	21	1	9	16	0
三重	0	1	0	1	1	1	1	0
福井	0	3	0	1	0	1	3	0
局計	0	11	0	33	3	14	30	0

処分の対象となった違反条文

違反条文	第94条の２	第94条の３	第94条の４	第94条の５	第94条の６	第94条の８	第99条の２
件数		4		16	10	1	2

平成24年度中部運輸局管内行政処分事例

〔認証工場〕

業態別	発　端	事例の概要	処分内容
専業	振興会からの情報提供	新規認証申請を振興会に依頼をしたところ、現在、申請予定の所在地に事業経営の実態があることから申請ができないと支局に相談があり、当該事業場に対し特別監査を実施したところ、当該事業場の賃貸契約は、新規認証申請予定の事業者に変更されており、当該事業者の経営実態がないことが確認された	認証取消

〔指定工場〕

業態別	発　端	事例の概要	処分内容
自家	継続窓口	継続窓口にて、自動車検査証の一部が不鮮明であり、申請書等の車台番号が相違していたことから、事業場に立ち入り監査を実施したところ、検査員は、車台番号について自動車検査証と現車の同一性の確認を行わず適合証に証明し、事業者はこれを交付したこと及び検査員は、同一性(全高)が相違しているにもかかわらず、適合証に証明し、事業者はこれを交付した事実が確認された。	適合証等の交付停止 25日間 検査員文書警告 （１名）
専業	情報提供	情報提供により、事業場の調査を行ったところ、着色フィルムが貼付された車両を発見したため、立ち入り監査を実施したところ、事業者が車両の前面ガラスにステッカーを貼付けたこと及び車両の運転席、助手席の側面ガラスに着色フィルムを貼付けた事実が確認された。	適合証等の交付停止 35日間 検査員解任（１名） 事業の停止 20日間
デーラー	継続窓口	継続窓口にて、申請された適合証等関係書類の審査の際、自賠責保険が一部不足であったことから、事業場に立ち入り監査を実施したところ、事業者は、自賠責保険の一部が不足しているにもかかわらず適合証を交付した事実が確認された。また、当事業場は、１年を超え２年以内に処分歴有りのため違反点数が1.5倍となった。	局長文書警告

業態別	発　端	事例の概要	処分内容
専業	継続窓口	継続窓口にて自動車検査証が一部不鮮明であり、同一性の確認に疑義が生じたことから、事業場に立ち入り監査を実施したところ、検査員は、車台番号について自動車検査証と現車の同一性の確認を行わず適合証に証明し、事業者はこれを交付していた。また、検査員は、保安基準不適合(前照灯光軸)にもかかわらず、適合証に証明し、事業者はこれを交付した事実が確認された。	適合証等の交付停止 75日間 検査員文書警告 （２名）
専業	継続窓口	継続検査の申請の際に保安基準適合証と、保険期間を一ヶ月追加した自賠責保険を提示し有効期間の更新を行ったが、当該適合証の交付時に保険期間が不足していた恐れがあったことから、事業場に立ち入り監査を実施したところ、事業者は、自賠責保険が一部不足しているにもかかわらず、適合証を交付した事実が確認された。	適合証等の交付停止 25日間 検査員文書警告 （１名）
デーラー	情報提供	情報提供により、事業場に立ち入り監査を実施したところ、事業者は、適合証を交付した自動車の納車途中に前輪右タイヤが脱落し、対向車に衝突、損傷させる事故を起こしていた事実が確認された。原因については、車検整備時にホイールベアリングの締め付け過ぎにより、焼き付きを起こしスピンドルが折損したことでブレーキドラム及びタイヤが脱落したことが判明した。	適合証等の交付停止 20日間 事業の停止 20日間

業態別	発　端	事例の概要	処分内容
デーラー	計画監査	計画監査で事業場に立ち入ったところ、適合証を交付した自動車のシフト表示の識別表示がなく、検査時の車両状態を確認したところ、検査員は、保安基準不適合状態にもかかわらず適合証に証明し、事業者はこれを交付した事実が確認された。	適合証等の交付停止 20日間 検査員文書警告 （１名）
自家	情報提供	情報提供により、事業者が所有する乗合バスを確認したところ、補助座席を取り外したことにより乗車定員が相違する状態であったことから、事業場に立ち入り監査を実施したところ、検査員は、同一性(乗車定員)が相違しているにもかかわらず、適合証に証明し、事業者はこれを交付した事実が確認された。	適合証等の交付停止 15日間 検査員文書警告 （１名）
専業	計画監査	計画監査で事業場に立ち入ったところ、事業場内に複数の不正改造車両を確認したため、整備命令書を交付するとともに、当該車両を調査した結果、２台の車両が当該事業場で適合証を交付されていたことから、検査を実施した検査員に検査時の車両状態を確認したところ、検査員は、保安基準不適合(不正改造状態)にもかかわらず適合証に証明し、事業者はこれを交付した事実が確認された。	適合証等の交付停止 65日間 検査員解任（１名） 検査員文書警告 （１名） 事業の停止 15日間

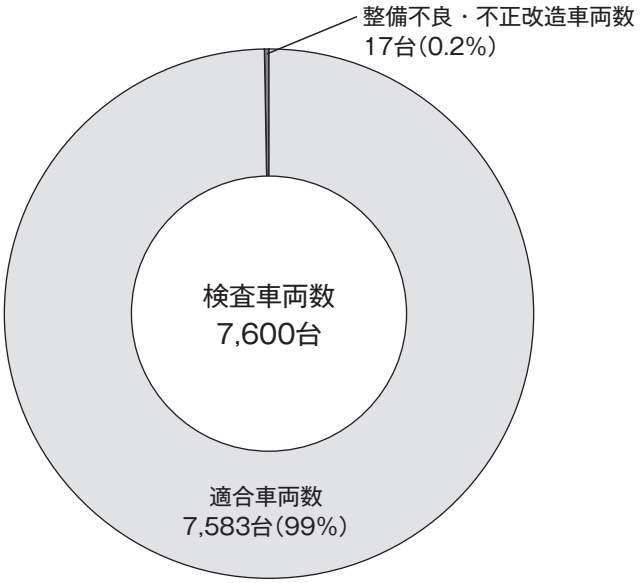
業態別	発　端	事例の概要	処分内容
専業	継続窓口	継続窓口へ適合証を提出したが、ＮＯx・ＰＭ規制に不適合な自動車であったため、有効期間の更新ができなかった。その後、事業場に立ち入り監査を実施したところ、検査員は、ＮＯｘ・ＰＭ規制に不適合な自動車に対して、自動車検査証の備考欄の記載を確認せずに適合証に証明し、事業者はこれを交付した事実が確認された。	適合証等の交付停止 20日間 検査員文書警告 （１名）
専業	計画監査	計画監査で事業場に立ち入ったところ、駐車場に回転灯を取り付けられた自動車を確認したため、整備命令書を交付し、当該自動車について、事業者に確認したところ、適合証を交付時に回転灯は取り付けられていなかったが、有効期間更新後に回転灯を取り付けたと申述があり、不正改造を実施した事実が確認された。	適合証等の交付停止 20日間 事業の停止 10日間
専業	計画監査	計画監査で事業場に立ち入ったところ、作業場等にあった４台の自動車の指定整備記録簿を確認したところ、検査欄に記載がなく、適合証が交付されていたことから、事業者に確認したところ、検査員は、検査を実施していないにもかかわらず適合証に証明し、事業者はこれを交付した事実が確認された。	適合証等の交付停止 155日間 検査員解任（１名）

中部管内における指定整備率

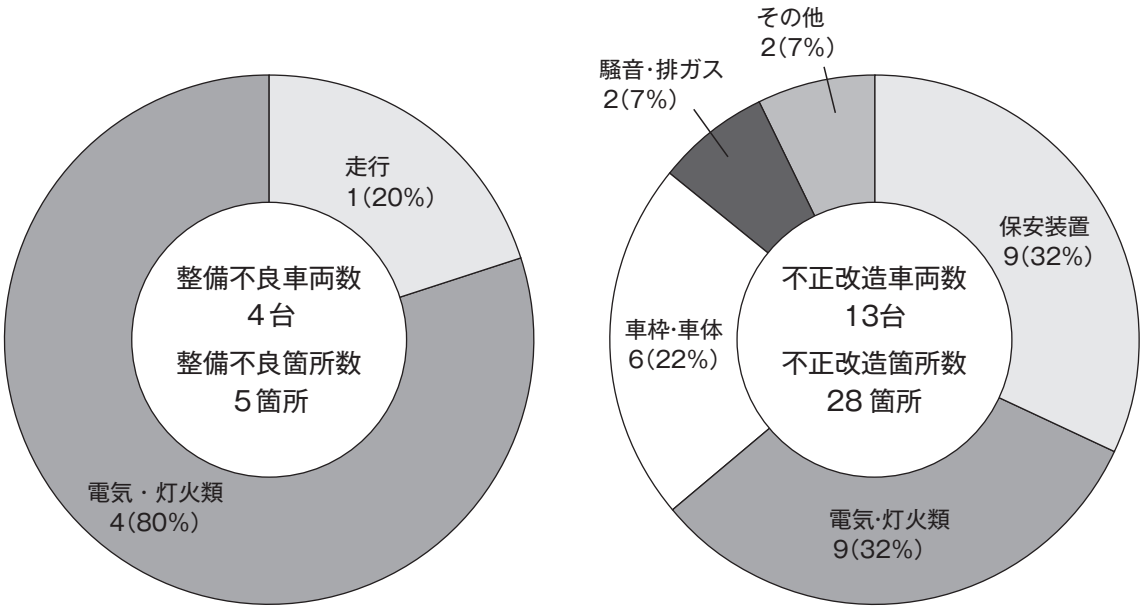
	新規検査			予備検査			継続検査			全体の指定整備率
	持込等	指定整備	指定整備率	持込	指定整備	指定整備率	持込	指定整備	指定整備率	
18年度	679,859	59,937	8.1%	45,752	2,061	4.3%	776,119	2,457,898	76.0%	62.7%
19年度	643,005	55,302	7.9%	42,175	2,196	4.9%	782,526	2,570,224	76.7%	64.2%
20年度	551,712	53,932	8.9%	39,715	2,042	4.9%	762,782	2,559,355	77.0%	65.9%
21年度	590,079	53,201	8.3%	35,692	2,416	6.3%	753,276	2,533,809	77.1%	65.2%
22年度	562,499	56,590	9.1%	36,821	2,670	6.8%	750,886	2,617,196	77.7%	66.5%
23年度	551,869	55,444	9.1%	44,159	2,628	5.6%	731,126	2,540,620	77.7%	66.2%
24年度	596,489	58,386	8.9%	47,921	2,985	5.9%	722,166	2,549,398	77.9%	65.6%

平成24年度街頭検査実施状況（一般街頭及び時間外街頭）
中部運輸局管内（愛知・静岡・岐阜・三重・福井の各県）分

実施回数	実施者及び協力者数		
	運輸支局 検査法人	その他	合　計
69回	211名	1,690名	1,901名



検査車両数



装置別不良箇所数

平成24年度自動車分解整備業実態調査結果の概要について

社団法人日本自動車整備振興会連合会
調査企画部 調査企画課

この度、平成24年度の自動車分解整備業実態調査の結果がまとまりましたので、概要をお知らせします。

1．目的

本調査は、自動車分解整備業の現状及び経営状況等の実態を把握し、同事業の近代化を図り、健全な発達に資する方策の基礎資料として活用することを目的として実施するものです。

2．調査時点

平成24年６月末現在。売上高等については、平成24年６月末に最も近い決算期分。

3．調査結果の概要（別紙参照）

道路運送車両法に規定する自動車分解整備事業者（平成24年６月末時点91,867事業場のうち約２割を対象とし、有効回答数は全事業場の約１割）を対象として調査を行いました。

平成24年度調査における総整備売上高は３年ぶりに減少し、前年度と比較すると－3,039億円（5.4％）の５兆2,982億円となりました。

調査結果は平成23年度実績であることから、続いているデフレや東日本大震災後の整備に掛ける費用の冷え込みによる影響、維持費の安い軽・小型車の増加等が総整備売上高の減少につながったものと推測されます。

なお、詳細の分析は３月発刊予定の平成24年度版自動車整備白書に掲載する予定です。

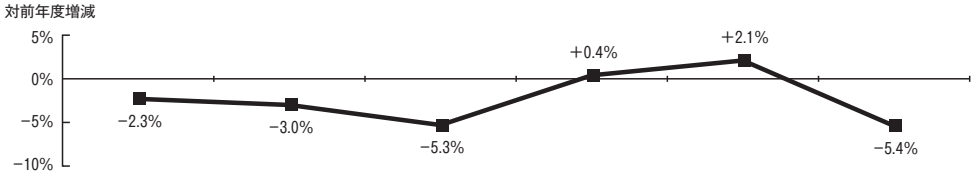
注）１．専　　業：自動車整備業の売上高が総売上高の50%をこえる事業場
２．兼　　業：兼業部門（自動車販売、部品用品販売、保険、石油販売等）の売上高が総売上高の50%以上を占める事業場（ディーラーを除く。）
３．ディーラー：自動車製造会社又は国内一手卸売販売会社と特約販売店契約を結んでいる企業の事業場
４．自　　家：主として自企業が保有する車両の整備を行っている事業場

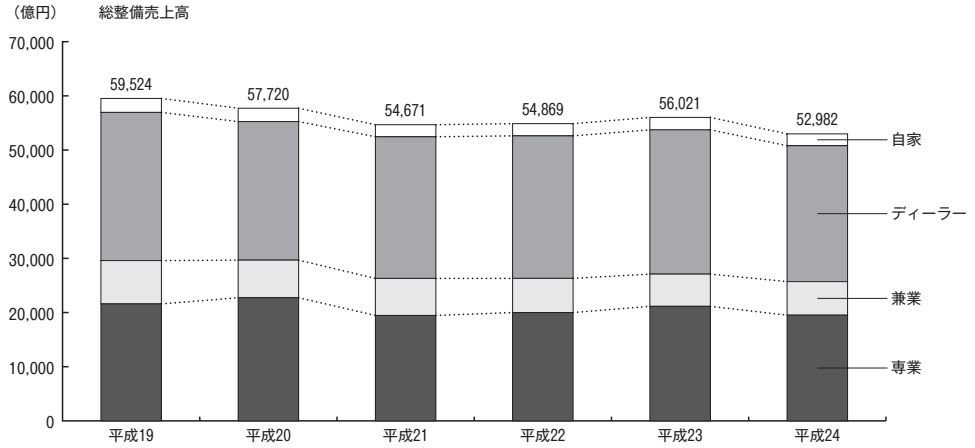
⑴　総整備売上高

リーマンショックの影響で落ち込んだ総整備売上高は、平成21年度調査を底に平成22・23年度調査では増加しましたが、平成21年度調査結果をも下回る結果となりました。

業態別に前年度と比較するとすべての業態で減少し、専・兼業が1,386億円（5.1％）、ディーラーが1,548億円（5.8％）、自家が105億円（4.6％）の減少となりました。

作業内容別では、「車検整備」が0.2％、「定期点検整備」が8.7％、「事故整備」が5.4％、「その他整備」は10.7％減少しました。





業態＼調査年度	平成19	平成20	平成21	平成22	平成23	平成24	24-23	24/19
専・兼業	29,591	29,670	26,303	26,305	27,095	25,709	−1,386	−13.1%
	+1.7%	+0.3%	−11.3%	+0.01%	+3.0%	−5.1%		
専　業	21,594	22,738	19,459	19,996	21,146	19,515	−1,631	−9.6%
	+0.2%	+5.3%	−14.4%	+2.8%	+5.8%	−7.7%		
兼　業	7,997	6,932	6,844	6,309	5,949	6,194	+245	−22.5%
	+6.1%	−13.3%	−1.3%	−7.8%	−5.7%	+4.1%		
ディーラー	27,355	25,585	26,140	26,311	26,637	25,089	−1,548	−8.3%
	−6.6%	−6.5%	+2.2%	+0.7%	+1.2%	−5.8%		
自　家	2,578	2,465	2,228	2,253	2,289	2,184	−105	−15.3%
	+0.7%	−4.4%	−9.6%	+1.1%	+1.6%	−4.6%		
合　計	59,524	57,720	54,671	54,869	56,021	52,982	−3,039	−11.0%
	−2.3%	−3.0%	−5.3%	+0.4%	+2.1%	−5.4%		

（単位・億円）

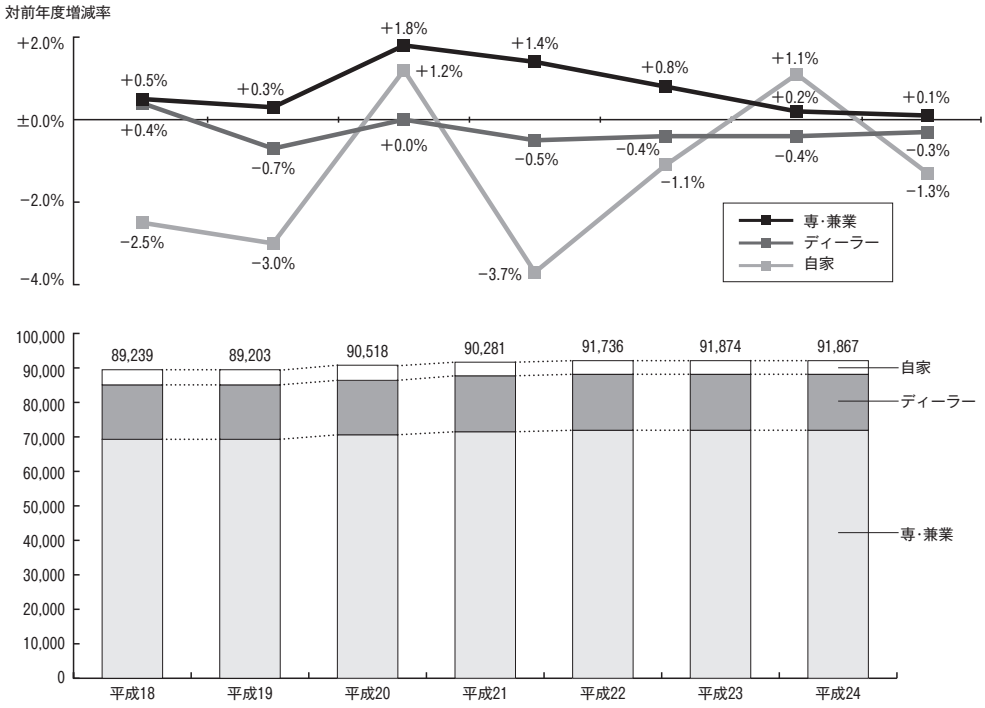
業態＼調査年度		車検整備			定期点検整備				事故整備	その他整備	合計
		2年	1年	小計	1年	6ヶ月	3ヶ月	計			
専・兼業	売上高	8,237	4,026	12,263	462	123	291	876	5,357	7,213	25,709
	増減額	+372	+8	+380	−40	−13	+1	−52	−589	−1,125	−1,386
	増減比	+4.7%	+0.2%	+3.2%	−8.0%	−9.6%	+0.3%	−5.6%	−9.9%	−13.5%	−5.1%
専　業	売上高	5,933	3,376	9,309	332	98	254	684	4,118	5,404	19,515
	増減額	+54	−71	−17	−27	−8	±0	−35	−555	−1,024	−1,631
	増減比	+0.9%	−2.1%	−0.2%	−7.5%	−7.5%	±0.0%	−4.9%	−11.9%	−15.9%	−7.7%
兼　業	売上高	2,304	650	2,954	130	25	37	192	1,239	1,809	6,194
	増減額	+318	+79	+397	−13	−5	+1	−17	−34	−101	+245
	増減比	+16.0%	+13.8%	+15.5%	−9.1%	−16.7%	+2.8%	−8.1%	−2.7%	−5.3%	+4.1%
ディーラー	売上高	6,849	1,254	8,103	1,581	201	125	1,907	6,021	9,058	25,089
	増減額	−263	−131	−394	−257	+15	−8	−250	−52	−852	−1,548
	増減比	−3.7%	−9.5%	−4.6%	−14.0%	+8.1%	−6.0%	−11.6%	−0.9%	−8.6%	−5.8%
自　家	売上高	703	230	933	76	47	8	131	490	630	2,184
	増減額	−6	−25	−31	+7	+33	−17	+23	−40	−57	−105
	増減比	−0.8%	−9.8%	−3.2%	+10.1%	+235.7%	−68.0%	+21.3%	−7.5%	−8.3%	−4.6%
合　計	売上高	15,789	5,510	21,299	2,119	371	424	2,914	11,868	16,901	52,982
	増減額	+103	−148	−45	−290	+35	−24	−279	−681	−2,034	−3,039
	増減比	+0.7%	−2.6%	−0.2%	−12.0%	+10.4%	−5.4%	−8.7%	−5.4%	−10.7%	−5.4%

（単位・億円）

⑵ 事業場数

調査時点における事業場数は、91,867事業場で、前年度と比較すると７事業場の減少となっています。

指定工場数は29,360事業場で、前年度と比較すると108事業場(0.4%)の増加となっています。



⑶ 整備関係従業員数

整備関係従業員数は553,893人で、前年度と比較すると31,582人(5.4%)の減少となっています。

⑷ 整備要員数及び整備士数

整備要員数は401,099人で、前年度と比較すると1,122人(0.3%)の減少となっています。

整備士数は346,051人で、前年度と比較すると1,225人(0.4%)の減少となり、整備要員数に対する整備士数の割合(整備士保有率)は86.3%で前年度と同じ割合となっています。

⑸ 整備要員１人当り年間整備売上高

整備要員１人当り売上高(自家除く)は13,320千円で、前年度と比較すると5.2%の減少となっています。なお、業態別では以下の通りです。

専・兼業　　9,617千円(対前年度比5.0%減)

ディーラー　22,002千円(対前年度比5.2%減)

⑹ 整備要員平均年齢

整備要員平均年齢(自家除く)は43.3歳で、前年度と比較すると0.5歳上昇しました。

⑺ 年間整備要員給与

年間整備要員平均給与(自家除く)は3,727千円となり、前年度と比較すると0.2%の減少となっています。

（別　紙）

自動車整備業の概要

項目＼調査年度	平成19	平成20	平成21	平成22	平成23	平成24	24／23
1．総整備売上高※(億円)	59,524	57,720	54,671	54,869	56,021	52,982	94.6%
専・兼業（比率・%）	29,591（49.7）	29,670（51.4）	26,303（48.1）	26,305（47.9）	27,095（48.4）	25,709（48.5）	94.9%
専　業（比率・%）	21,594（36.3）	22,738（39.4）	19,459（35.6）	19,996（36.4）	21,146（37.7）	19,515（36.8）	92.3%
兼　業（比率・%）	7,997（13.4）	6,932（12.0）	6,844（12.5）	6,309（11.5）	5,949（10.6）	6,194（11.7）	104.1%
ディーラー（比率・%）	27,355（46.0）	25,585（44.3）	26,140（47.8）	26,311（48.0）	26,637（47.5）	25,089（47.4）	94.2%
自　家（比率・%）	2,578（4.3）	2,465（4.3）	2,228（4.1）	2,253（4.1）	2,289（4.1）	2,184（4.1）	95.4%
2．企業数	70,828	72,001	72,861	74,027	73,690	73,572	99.8%
3．事業場(工場)数	89,203	90,518	91,281	91,736	91,874	91,867	100.0%
専・兼業	69,131	70,396	71,387	71,943	72,106	72,200	100.1%
専　業	54,191	55,141	55,365	57,182	57,266	57,176	99.8%
兼　業	14,940	15,255	16,022	14,761	14,840	15,024	101.2%
ディーラー	16,226	16,228	16,143	16,082	16,015	15,961	99.7%
自　家	3,846	3,894	3,751	3,711	3,753	3,706	98.7%
4．指定工場数	28,708	28,916	29,066	29,115	29,252	29,360	100.4%
5．整備関係従業員数(人)	549,464	546,574	564,058	570,223	585,475	553,893	94.6%
6．整備要員(工員)数(人)	389,370	393,893	396,164	401,038	402,221	401,099	99.7%
うち整備士数(人)	334,744	343,531	344,216	342,897	347,276	346,051	99.6%
整備士保有率(%)	86.0	87.2	86.9	85.5	86.3	86.3	—
7．1事業場当り整備要員数(人)	4.4	4.4	4.3	4.4	4.4	4.4	±0.0人
8．保有車両数(3月末、千台)	79,236	79,081	78,801	78,693	78,661	79,113	100.6%
9．技術料(工賃)の値上率(%)	+0.7	+0.5	+0.3	+1.0	+0.8	+0.8	—
10．整備要員1人当り年間整備売上高※(千円) 専・兼業	11,503	11,446	10,020	9,903	10,126	9,617	95.0%
専　業	11,063	11,494	9,756	9,698	10,197	9,433	92.5%
兼　業	12,888	11,288	10,854	10,609	9,881	10,245	103.7%
ディーラー	24,308	22,214	22,830	22,622	23,209	22,002	94.8%
平　均	15,400	14,757	13,911	13,775	14,054	13,320	94.8%
11．整備要員平均年齢(歳) 専・兼業	45.6	46.0	46.4	46.3	47.1	47.3	+0.2歳
専　業	46.7	47.1	47.5	47.4	48.1	48.4	+0.3歳
兼　業	42.2	42.6	43.1	42.7	43.5	43.6	+0.1歳
ディーラー	31.9	32.1	32.4	32.5	32.8	33.8	+1.0歳
平　均	41.4	41.7	42.2	42.1	42.8	43.3	+0.5歳
12．整備要員1人当り年間給与(千円) 専・兼業	3,585	3,541	3,526	3,509	3,557	3,518	98.9%
専　業	3,533	3,472	3,469	3,468	3,522	3,488	99.0%
兼　業	3,751	3,763	3,706	3,651	3,679	3,621	98.4%
ディーラー	4,271	4,135	4,119	4,050	4,153	4,217	101.5%
平　均	3,794	3,724	3,706	3,674	3,736	3,727	99.8%

㈱　各項目の数値は、各年6月現在のものである。ただし、※印の数値は、各事業場の6月に最も近い決算期の数値によるものである。 なお、平成22年は全事業場を対象に調査を実施し、その年以外は抽出調査である。

平成24年路上故障の実態調査結果

国土交通省では、自動車の不具合に対するユーザーの関心を高め、適切な使用や保守管理及び不具合発生時の適切な対応が促進されることを目的として、(社)日本自動車連盟(JAF)の協力のもと、平成24年９月から11月の間に発生した自動車の路上故障について、装置別・部位別の発生状況の分析を行いましたので、その分析結果を表１～表３及び図１に示します。

道路別の車両故障発生件数及び割合についてまとめたものを表１及び図１に示します。「一般道路」の装置別発生件数を見ると、①電気装置50.6%（前年52.8%)、②走行装置24.9%（前年22.9%)、③エンジン本体6.3%（前年6.0%)と、電気装置による故障発生割合が最も高くなっています。 また、「高速道路」では、①走行装置53.7%（前年51.9%)、②エンジン本体10.9%（前年10.7%)、③電気装置9.9%（前年10.3%)と、走行装置の故障発生割合が最も高くなっています。

このように、「一般道路」と「高速道路」では故障発生状況に違いが見られます。

表1 道路別装置別故障発生件数

(　)内は構成比(%)

No.	装置名	発生件数		
		一般道路	高速道路	全体
1	電気装置	54,960 (50.6)	1,371 (9.9)	56,331 (46.0)
2	走行装置	27,018 (24.9)	7,420 (53.7)	34,438 (28.1)
3	エンジン本体	6,859 (6.3)	1,512 (10.9)	8,371 (6.8)
4	冷却装置	5,939 (5.5)	1,257 (9.1)	7,196 (5.9)
5	動力伝達装置	5,318 (4.9)	810 (5.9)	6,128 (5.0)
6	燃料装置	3,827 (3.5)	388 (2.8)	4,215 (3.4)
7	電子制御装置	2,047 (1.9)	229 (1.7)	2,276 (1.9)
8	潤滑装置	1,179 (1.1)	742 (5.4)	1,921 (1.6)
9	制動装置	873 (0.8)	61 (0.4)	934 (0.8)
10	かじ取り装置	580 (0.5)	19 (0.1)	599 (0.5)
	総計	108,600 (100.0)	13,809 (100.0)	122,409 (100.0)

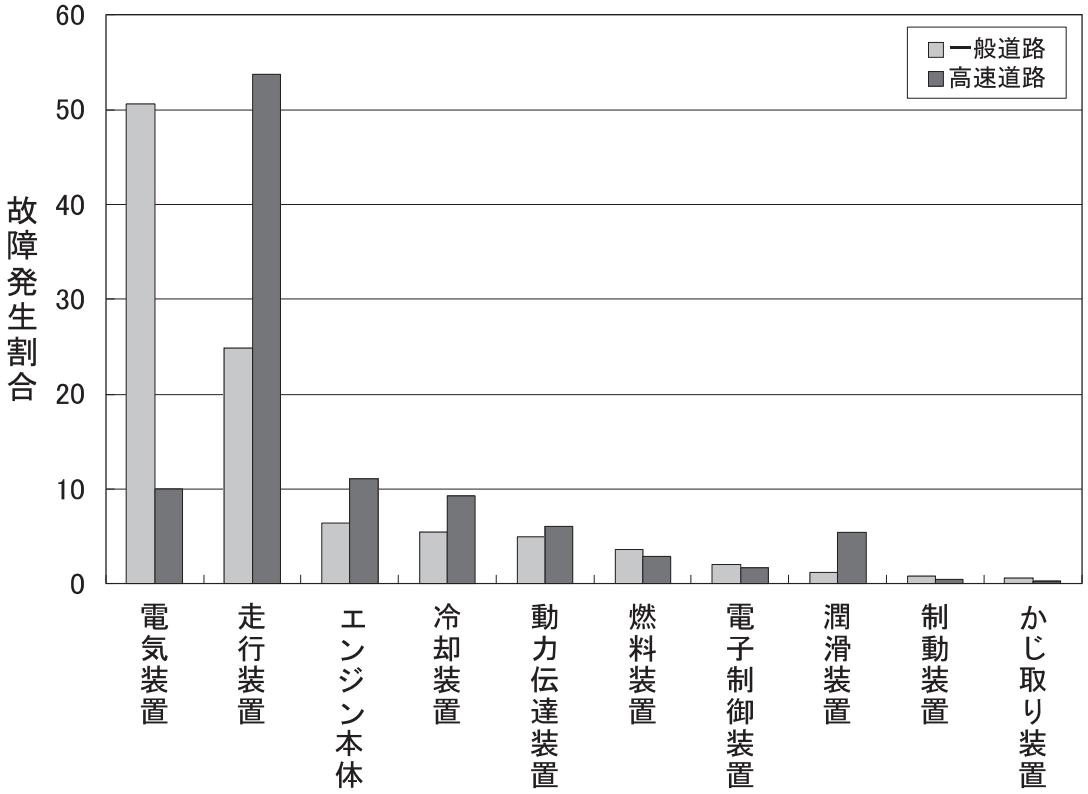


図1　道路別装置別故障発生割合

次に、道路別に部位別の故障発生率を整理したものを表２及び表３に示します。

「一般道路」（表２）について見ると、①バッテリー40.0％（前年42.1％）、②タイヤ24.5％（前年22.5％）、③オルタネータ4.3％（前年4.1％）と、バッテリーの故障発生割合が高くなっています。その中でも、過放電の割合がバッテリー故障全体の82.9％を占めています。バッテリーの長期使用による劣化、あるいは電装品の複数同時使用など、オルタネータからの発電量を超えて電力を消費する状況が続くと、過放電状態になることが考えられます。

また、「高速道路」（表３）については、①タイヤ53.1％（前年51.2％）、②冷却水5.5％（前年6.0％）、③潤滑油5.4％（前年5.6％）とタイヤの故障発生割合が高く、過去５年間でタイヤの全体に占める割合が最も高く増加している傾向にある。高速道路走行前には、タイヤの摩耗量や外観の傷の確認、空気圧の確認等の日常点検を確実に実施することが故障防止に繋がります。

表2 一般道路における故障部位別発生率

〈一般道路〉

順位	部位	発生率	主な故障状況
1	バッテリー	40.0%	■過放電 ■破損、劣化 ■端子部接続不良 ■液不足
2	タイヤ	24.5%	■パンク、バースト ■空気圧不足
3	オルタネータ	4.3%	■ブラシ不良 ■レギュレータ不良 ■ダイオード不良 ■コイル断線
4	冷却水	2.7%	■不足、水漏れ ■汚れ ■凍結
5	ラジエータファン・ファンベルト	2.0%	■ゆるみ、切れ ■電動ファン不良 ■ファン破損
6	スタータ	1.7%	■リレー不良 ■端子部接続不良 ■かみ合い不良 ■イグニッションスイッチ不良
7	トランスミッション(A/T)	1.5%	■ギヤ操作不能 ■オイル漏れ・不足 ■異音
8	クラッチ	1.5%	■すべり ■オイル漏れ ■ワイヤ(リンク)不良 ■切れ不良
9	潤滑油	1.1%	■オイル不良 ■オイルパンからの漏れ
10	フューエルポンプ	0.9%	■ポンプリレー不良 ■バルブ不良 ■配線不良 ■ダイヤフラム不良
	その他	19.8%	

表3 高速道路における故障部位別発生率

〈高速道路〉

順位	部位	発生率	主な故障状況
1	タイヤ	53.1%	■パンク、バースト ■空気圧不足
2	冷却水	5.5%	■不足、水漏れ ■汚れ ■凍結
3	潤滑油	5.4%	■オイル不良 ■オイルパンからの漏れ
4	オルタネータ	3.1%	■ブラシ不良 ■レギュレータ不良 ■ダイオード不良 ■コイル断線
5	バッテリー	2.9%	■過放電 ■破損、劣化 ■端子部接続不良 ■液不足
6	ラジエータファン・ファンベルト	2.6%	■ゆるみ、切れ ■電動ファン不良 ■ファン破損
7	クラッチ	1.8%	■すべり ■オイル漏れ ■ワイヤ(リンク)不良 ■切れ不良
8	トランスミッション(A/T)	1.8%	■ギヤ操作不能 ■オイル漏れ・不足 ■異音
9	エンジン破損・異音	1.7%	■メタル焼き付き ■オイル漏れ・不足 ■ピストン・コンロッド破損
10	ベルト駆動機器・プーリーのステー類	0.8%	■取り付けボルト脱落 ■破損
	その他	21.3%	